

A RETÖRKI Könyvek eddig megjelent kötetei:

Simon János (szerk.):

Puccs vagy összeomlás?

(8 interjú a Kádár-korszakról volt MSZMP PB-tagokkal)

M. Kiss Sándor (szerk.):

Rendszerváltás 1989 (15 tanulmány)

Katona András – Kiszelly Zoltán – Salamon Konrád –

Simon János – Zachar Péter Krisztián:

Tüntetések könyve

Kahler Frigyes:

Az Igazság Canossa-járása

– avagy a rendszerváltoztatás és az igazságtétel történetéhez

Szekér Nóra – Riba András László:

A Nagy Imre-kód

Fricz Tamás – Halmy Kund – Orosz Tímea:

A politikai túlélés művészete

Lóránt Károly (szerk.):

A rendszerváltáshoz vezető út – gazdaságpolitikai visszaemlékezések

Halmy Kund: Cenzúra?

Az MSZMP KB Tudományos,

Közoktatási és Kulturális Osztályának

(TKKO) működése, 1982

Alexa Károly (szerk.):

Magyar Látóhatár – Borbándi Gyula Emlékkönyv

Szekér Nóra – Nagymihály Zoltán (szerk.):

Jeles napok, jeltelen ünnepek a diktatúrában

Kávássy János Előd:

Nyugati szélben

TAXISBLOKÁD

1–990–10–25–28

Egy belpolitikai válsághelyzet története I. –
tanulmányok, interjúk, segédletek

Szerkesztette:

Szekér Nóra és Nagymihály Zoltán

ANTOLÓGIA Kiadó
Lakitelek, 2015

RETÖRKI Könyvek 12/I.

Sorozatszerkesztő: **Bíró Zoltán**

*A könyv a Rendszerváltás Történetét Kutató Intézet és
Archívum szakmai támogatásával készült*

Szerkesztette:

Szekér Nóra és Nagymihály Zoltán

Sorozatterv: **Illés Zoltán**

Korrektúra: **Agócs Sándor**

© RETÖRKI, 2015

ISBN: 978 615 5428 35 7

ISSN: 2064-4531

KIADÓ: ANTOLÓGIA Kiadó és Nyomda Kft.
Tel.: 76/549-045, e-mail: antologia@lakitelek.hu

NYOMDAI ELŐKÉSZÍTÉS: Háttér Stúdió Kft., Kecskemét
Tel.: +36 20 991-4286, e-mail: hatters@ezaz.hu

Tartalom

Tartalom

Előszó 7

TANULMÁNYOK

Szekér Nóra: Rendkívüli Átmeneti állapot 13

Riba András László: Rend(szerv)változás 32

Nagymihály Zoltán: Gondoljuk újra a taxisblokádot! 58

Kávássy János Előd: A hézagpótló kompromisszum 89

INTERJÚK

„Antall József jó döntést hozott” 117

Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszter

(Az interjút készítette: Szekér Nóra)

„Kezelhetetlen örvénylés” 137

Bogár László, az Antall–Boross-kormány nemzetközi gazdasági kapcsolatok
minisztériumának politikai államtitkára

(Az interjút készítette: Szekér Nóra, Nagymihály Zoltán,
Kőrös Annamária, Havasi Dániel)

„A kormány elvesztette a tekintélyét” 154

Raffay Ernő, a Honvédelmi Minisztérium politikai államtitkára

(Az interjút készítette: Szekér Nóra, Havasi Dániel,
Madácsy Tamás, Nagymihály Zoltán)

„Felemelkedés és kijózanodás” 163

Kodolányi Gyula, a Miniszterelnöki Tanácsadó Testület vezetője

(Az interjút készítette: Szekér Nóra, Nagymihály Zoltán)

„A sajtónak minimum miniszterek kellettek” 184

László Balázs, az Antall-kormány szóvivője

(Az interjút készítette: Kőrös Annamária, Szekér Nóra,
Havasi Dániel, Nagymihály Zoltán)

„Himnusz a hídon”	194
Lezsák Sándor, az MDF elnökségi tagja (Az interjút készítette: Szekér Nóra)	
„Nem volt tapasztalatunk”	208
Hack Péter, az SZDSZ Országos Tanácsának tagja (Az interjút készítette: Kőrös Annamária, Madácsy Tamás)	
„Éppen csak belekóstolva a politikába”	219
Kukorelli István jogtudós (Az interjút készítette: Szekér Nóra, Nagymihály Zoltán, Riba András László)	
„A paktum első próbája”	229
Rubovszky András, a Magyar Szállodaszövetség elnöke (Az interjút készítette: Szekér Nóra, Nagymihály Zoltán)	
„Helyzet volt”	234
Horváth Pál, a taxisok szóvivője (Az interjút készítette: Szekér Nóra, Havasi Dániel, Nagymihály Zoltán)	
„Senki nem volt hős”	245
Túrócs András, az országos rendőrfőkapitány szakmai helyettese (Az interjút készítette: Szekér Nóra, Riba András László)	
„Emberközelből”	257
Franka Tibor, a TV Híradó és A Hét főmunkatársa (Az interjút készítette: Havasi Dániel)	
„Egy szenvedélyes monológ”	263
Feledy Péter, az Ablak műsorvezetője (Az interjút készítette: Szekér Nóra)	

SEGÉDLETEK

Kronológia.....	275
(Készítette: Juhász Pintér Pál)	
Bibliográfia.....	297
(Készítette: Nagymihály Zoltán)	

Előszó

Huszonöt év alatt több kísérlet született a taxisblokádnak problematikájának megvizsgálására. Az első szinte rögtön az események hevében, az 1990-es év végén. A Haas & Singer Kiadó által útjára bocsátott *Blokád (avagy kocsisor Kelettől Nyugatig)* c. kötet¹ kronológiával, a sajtóban már többnyire megjelent interjúk, valamint tudósítások segítségével mutatta be a történeteket. A kötet nagy erénye a válságot lezáró Érdekegyeztető Tanács-ülés teljes jegyzőkönyvének közlése. A *polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban* c. 1991-es konferenciakötet ugyan nem kifejezetten fókuszált a taxisblokádra, ám a fogalommagyarázat és -behatárolás során nyilvánvalóan előkerült a néhány hónappal korábbi, sok szempontból drámai és Magyarországon addig példátlan esemény tárgyalása.² A Fuvarozó Vállalkozók Országos Szövetsége (FUVOSZ) az ötödik évfordulón jelentkezett interjúkötettel, amelyben az események szereplői elevenítették fel a blokáddal kapcsolatos élményeiket.³

Jelen kötet több szempontból próbál újat mutatni az eddigiekhez képest. Egyrészt eltelt negyed század. Önmagában tehát más horizontról láthatunk rá az eseményekre. Bár – ahogy az egyik tanulmány fogalmaz – még mi is a „taxisblokádnak korában” élünk, fogalmaink, gondolkodásunk, elbeszélési módjaink, végső soron a rendelkezésünkre álló technikai háttér és az életünket befolyásoló egyéb tényezők sokat változtak az eltelt évek, évtizedek során. Emellett törekedtünk a – persze elérhetetlen – teljességre is. Az eseményeket, a korszakot, a helyzetet magyarázó tanulmányok több tekintetben próbálják új megvilágításba helyezni a blokádot, amely több új dimenziót is megnyit a figyelmes megfigyelők előtt.

Kötetünk hangsúlyos részét jelentik az eseményekben fontos szerepet játszó személyekkel készült interjúk. A visszaemlékezések természetükből

¹ Szakonyi Péter (Szerk.): *Blokád (avagy kocsisor Kelettől Nyugatig)*. Budapest, Haas & Singer, 1990.

² Csapody Tamás (Szerk.): *A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban. A Bibó István Szakkollégium 1991. március 9–10-i konferenciájának előadásai és vitája*. Budapest, T-Twins, 1991.

³ Peredi Péter (Szerk.): *Volt egyszer egy blokádnak. Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok*. Budapest, FUVOSZ, 1995.

adódóan töredékesek, hiszen a személyes érintettségből adódóan egyfajta elfogultság elkerülhetetlen sajátja e műfajnak. Ez az érintettség azonban nagyon értékes, hiszen életet hoz a tények merev világába. A hangulatok, az emberi minőségek, barátságok, ellenszenvok és számos egyéb sorsfordító tényező jelentősége feledésbe merülne a visszaemlékezések nélkül. Huszonöt év távlatából – egy generációnyi idő eltelte után – visszatekinteni az eseményekre minőségileg más emlékezés, mint az események sodrában felidézni a történeteket. A kötetben megjelenő sajtóválogatás az adott politikai helyzet viszonyai között született reakciók és a negyedévszázados emlékek összevetését is lehetővé teszi, amely ugyancsak érdekes mélységet ad a visszaemlékező szereplők emlékeinek. Természetesen nem tudtuk – már csak a kötet terjedelméből adódóan sem – minden oldal minden fontos szereplőjét megszólaltatni, de törekedtünk rá, hogy minél több nézőpont szóhoz juthasson. Ezúton is szeretnénk megköszönni minden megszólalónak, aki vállalta, hogy a rendelkezésünkre áll, és a kötetben megosztja a taxisblokádról őrzött emlékeit.

A kutatáshoz kapcsolódó forrásfeltáró tevékenység az eddig a sajtóban, vagy különböző típusú publikációkban már megjelent, illetve közölt visszaemlékezéseket, interjúkat, publicisztikákat gyűjtötte össze. Ez a már önmagában is jelentős terjedelmű információhalmaz azonban kiegészült több különlegesnek számító dokumentumcsoporthal is.

A taxisblokádot célzó eddigi kutatások és munkák – jelen kötet elkészültéig – nélkülözték az események ideje alatt keletkezett iratforrásokat. Napjainkban ezek számottevő része már a különböző levéltárak őrzetében van, azonban jellegükből fakadóan a levéltári törvény vonatkozó rendelkezéseinek megfelelően korlátozottan kutathatók. Éppen ezért tartjuk fontosnak kiemelni, hogy a kötetet megalapozó kutatások mégis e források felhasználásával folyhattak. Az iratanyagban való kutatás lehetőségét szeretnénk megköszönni a Miniszterelnökségnek, az Országos Rendőr-főkapitányságnak, a Budapesti Rendőr-főkapitányságnak, a Honvédelmi Minisztérium Központi Irattárának, valamint az iratok illetékes őrzőinek, különösen a Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárának és Budapest Főváros Levéltárának. Köszönet a komoly közreműködésért.

A kötet nem vállalkozhatott a rendkívül összetett problémakör teljes és átfogó elemzésére az egész rendszerváltás kontextusában. A kötetben megjelenő tanulmányokat elsősorban kérdésfeltevéseknek szántuk, természetesen az általunk leszűrt konzekvenciák, eredmények megjelenítésével együtt.

Fontosnak tartjuk ezért a források szélesebb körben való megismertetését: erre hivatott könyvünk második kötete, amelyben a fentebb említett forrásokon kívül olyan különleges és egyedi kútfőkből is meríthettünk, mint a Lakiteleki Rendszerváltó Archívum gyűjteményének hagyatékai, amelyekből néhány különlegesebb dokumentumot is közlünk. Ezzel egyben szeretnénk hangsúlyozni a RETÖRKI Archívumának azon törekvését, hogy összegyűjtse a korszak szereplőinek magániratait, amelyek sok esetben fontos, nélkülözhetetlen adalékokat nyújtanak a politikatörténeti kutatások számára.

A Szerkesztők

Szekér Nóra

Rendkívüli Átmeneti állapot

1990. október 25-én, két nappal az első szabadon ünnepelt '56-os forradalom és a köztársaság kikiáltásának első évfordulója után, fél évvel az első szabadon választott kormány hatalomra kerülése után, a taxisok és a fuvarozók egész országra kiterjedő blokádöt szerveztek a kormány által kihirdetett drasztikus benzináremelés elleni tiltakozásul. Az ország egy nap leforgása alatt a teljes bénultság állapotába került. A fontosabb közlekedési csomópontok, a hidak, a városok, a határátkelőhelyek mind a blokádöt állítók ellenőrzése alatt álltak, akik a mentőkön, a tűzoltókon és az alapélelmiszereket szállító járműveken kívül senkit nem engedtek át a barikádokon. „Az éjszaka folyamán lényegében befejeződött az ország stratégiai pontjainak megszállása, az úttorlaszok felállítása és központi ellenőrzés alá vonása, egy olyan blokádrendszer kiépítése, amilyenvel addig csak a Magyarországot 1944-ben megszálló német, majd 1956 novemberében megszálló szovjet hadsereg büszkélkedhetett”⁴ – fogalmazta meg Csengey Dénes a taxisblokádöt elemző cikksorozatában annak az állapotnak a komolyságát, amelybe az ország az úttorlaszok felállításával került.

Az események forгатagában jelen lévő, a korabeli szenvedélyeket és erőviszonyokat a saját bőrén érzékelő Csengey is küzdött a feladattal, hogy a taxisblokád négy napja alatt történeteket egy kívülálló számára is értelmezhetővé tegye. „Azt a hirtelen túlfeszülést és kedélyrobbanást, azt az országos szívbénulást és kétnapos kómát, amelynek mindannyian részesei voltunk, azt a tragikus összeláncoltságot és közös kiszolgáltatottságot, amely az egymás ellen vadult szenvedélyeket is visszatartotta a nemzetet kettéhasító összeütöközéstől, és végül azt a nagy fellélegzést, amelyhez mind a tízmillióan hozzáadtunk egy sóhajtásnyit, hogyan is lehetne röviden és szabatosan előadni.”⁵

25 év után sem lett sokkal könnyebb a történetek szabatos és hiteles bemutatása. Segítséget adhatna ebben a történelemtudomány által feltárt ismeretek

⁴ Csengey Dénes: *A visszafojtott lélegzet napjai 1.. Nemzeti dráma vér nélkül* 3. Pesti Hírlap, 1990. 11. 10. 5.

⁵ Csengey Dénes: *Európa árva szíve. Nemzeti dráma vér nélkül* 1. Pesti Hírlap, 1990. 11. 08. 5.

sokasága, amelyek válaszokat adhatnának azokra a kérdésekre, amelyekre az események érintettségében még nem lehetett választ találni, ezek közül is leginkább a blokáddal kapcsolatban legtöbbször felvetett és igen fajsúlyos problémára: állt-e valamilyen erő e magát spontán népmozgalomnak tekintő akció mögött, vagy sem? Erre azonban a megfelelő dokumentumok hiányában nem tudunk feleletet adni. Bizonyítékok nélkül a konkrét feltételezések vádaskodás gyanúját keltik, és azzal a veszéllyel fenyegetnek, hogy az „érdekében áll, tehát ő tette” klasszikus és igen gyakori érvelési hiba vonzásába kerülünk. A taxisblokádtörténetének dokumentumokra épülő, történeti igénytel történet feltárására e könyv teszi meg az első lépést azzal, hogy nyilvánosságra hozza a blokádtörténetével kapcsolatos dokumentumokat. De ez az első lépés nem elegendő ahhoz, hogy az események pillanatában még nyitott kérdéseket megválaszoljunk és a történelemtudománytól elvárt objektivitással értékelhetőnek tekintsük.

Tovább nehezíti az események elfogulatlan elemzését az a helyzet, hogy a taxisblokádtörténetén fennálló politikai és társadalmi törésvonalak mögött meghúzódó ellentétek mai napig élő és napjaink törésvonalait is meghatározó tényezők. Ha számos módosulással és hangsúlyeltolódással is, de még ugyanabban a történelmi korszakban élünk, mint amiben éltünk a taxisblokádtörténetén. Ahogy a saját életünkben komolyabb következmények nélkül nem tudunk kilépni, úgy azt a történelmi korszakot, ami életünk keretét adja, nem tudjuk az elfogulatlansághoz szükséges távolságból szemlélni. Ez az érintettség nem feltétlenül hátrány az eseményeket megérteni akaró elemző számára, de a tudományos objektivitáshoz szükséges távolságtartást nehezíti. Éppen ezért, a tanulmányomban nem törekszem a taxisblokádtörténeti igényű, átfogó értékelésre. Ehelyett a négy nap történetének sodrában felszínre törő problémák közül – a teljesség igénye nélkül – kívánok bemutatni néhány meghatározó jelenséget, annak a kérdésnek a tükrében, hogy a történetek intenzitása, a résztvevők szerepvállalása, a felszínre törő feszültségek mögött milyen magyarázatok, motivációk állhattak. Elemzésemben nem feltétlenül válaszokat, sokkal inkább értelmezési lehetőségeket kívánok adni. Fontosnak tartom ugyanis hangsúlyozni, hogy a taxisblokádtörténet nem csupán a kormány és a taxisok érdekkülönbségéből eszkalálódott válsághelyzet volt. Az események mögött a társadalmon és a politikai eliten belüli, valamint e két szféra közötti konfliktusok igen sűrűn szövött hálózata rejlik, ahol mindenkinek megvan a maga igaza, amely igazság mögött lappangó feszültség a történetek intenzitásából következően drámaian tör a felszínre.

Ebben a drámában és konfliktushalmazban mintegy gerjesztő tényezőként van jelen az a körülmény, hogy az események minden résztvevője – az egyes ember, az intézményrendszer, a politikai és társadalmi szereplő – még keresi magát az új demokratikus viszonyokhoz igazított identitásában. Ebből a komplexitásból adódik, hogy a taxisblokádtörténet egy hirtelen kezdődő, majd hirtelen véget érő esetleges epizódként értelmezni felszínes megközelítés, hiszen az eseménysor szervesen kapcsolódik a rendszerváltozás történetéhez, és nemcsak hogy kapcsolódik hozzá, de egyben tükröt is állít annak számos olyan vonatkozása elé, amelybe a beletekintés nehéz lenne a blokádtörténet hétköznapi menetét blokkoló és a pillanatot kimerevítő hatása nélkül.

*

Műszaki készületségben az Áfor

„Az Áfor töltőállomáson található kutak több mint a 90 százaléka mechanikus, ezek annak idején még az ötförintos benzinre készültek. A számlálók országos átállítására 48 órára van szükség. [...] Gépkocsikkal vagy telefaxon legkésőbb három órán belül az ország minden pontjára eljuttathatók az új ár kasszírozását lehetővé tevő táblázatok. A csak időigényesen átállítható mechanikus kutak esetében a maximális benzinár 99,99 forint, de természetesen ekkora összeg beállítására most nem fog sor kerülni. Egyébként az Áfor a közeljövőben megkezdheti töltőállomásainak elektromos számlálójú benzinkutakkal való felszerelését.”

(Magyar Hírlap, 1990. október 25. csütörtök, 1., 3.)

Múltat idéző filmjelenet, ahogy a töltőállomás szerelője a szerelőládájából előveszi a csavarhúzókészletet és szitkozódva nekilát a hosszas műveltetnek, hogy az illetékes helyszínekről gépkocsikkal kiszállított új ártáblázatok alapján átállítsa a kutak számlálóit. A ma percekben mérhető procedura 1990-ben 48 órát vett igénybe. Egy év múlva már az országosan elterjedt elektromos számlálóval ugyanez az átkódolás, ha nem is percekre, de órákra rövidült.

A taxisblokádtörténet ezen apró epizódjában az átállítás, pontosabban az „át nem állás” nehézségei ugyanúgy jelen voltak, mint a blokádtörténet minden pillanatában. A régi viszonyok, beidegződések és az új, rendszerváltozás után előállt helyzet közötti ellentmondások nem mellékes tényezői a történeteknek. A kormány döntéseit és a viszontválaszokat ugyanúgy átszövi ez a kettősség,

mint ahogy a mögött a gazdasági problémahalmaz mögött is ott van, amely a taxisblokádot kiváltó áremelést szükségessé tette. Ebből a problémahalmazból az áremelés közvetlen magyarázatául két tényező lett kiemelve: a lecsökkenő készletek és az alulárzás a beszerzési árhoz képest. Hogyan juthattunk ilyen helyzetbe, hogy míg egy átlagos nyugat-európai ország 80-90 napra elegendő tartalékkal rendelkezik, nálunk a készletek így megcsappanhattak? A keleti blokk részeként a Szovjetunióval való kiszolgáltatottságban éltünk, ez a kiszolgáltatottság a kőolajtartalék vonatkozásában azt jelentette, hogy az lehetőleg ne legyen 8-10 napnál többre elegendő. A beszerzési ár változása ugyancsak nem volt független a Szovjetuniótól, de itt már a válságokkal küzdő és az új helyzethez igazodó Szovjetunióval álltunk szemben. A piacgazdaság logikájának megfelelően a korábban forint alapú elszámolásról 1991-től dollárra kellett áttérni. Mindeközben a még forintért értékesített kőolaj nem nagyon érkezett meg Magyarországra, talán nem teljesen függetlenül attól a tényről, hogy néhány hónap múlva a magyarországi szállítmányok jobb üzlettel kecsegtettek. A kiürülőben lévő tartalékokat az öbölválságból kifolyólag a szokásosnál is változékonyabb árakon, a világpiacról kellett beszerezni dollárért. Ez tehát azt jelentette, hogy a szovjet árakhoz igazított hatósági ár alacsonyabb volt, mint amennyibe az államnak került az üzemanyag beszerzése. A fizetéseképtelenség hatásán táncoló állam képtelen volt az árkülönbözetet a költségvetésből pótolni.

A hatósági árral kapcsolatban – amely ugyancsak a piacgazdaságra való áttérés átmenetiségének egyik eleme – fontos kitérőt kell tenni. 1990-ben az üzemanyag ára hatósági áras volt, tehát annak változásáról az állam döntött. Az árszabályozás jogi kereteit az 1987-es jogalkotási törvény szabályozta, és bár az érdekegyeztetés tekintetében a törvény nem volt egzakt módon kidolgozva, de a parlamenti pártokkal és az érdekképviselői szervekkel a konzultáció csak abban az esetben lett volna egyértelműen törvényi előírás, ha a kormány az árba iktatott adószázalékon kívánt volna változtatni, de azon nem kívánt. Akkor is a hatályos törvények szerint járt el, amikor erről a társadalmat előzőleg nem tájékoztatta, ugyanis az árváltozást – a felvásárlást megelőzendő – a hivatalos bejelentésig hírzárlat védte. Az követett el tehát törvénysértést, aki a hivatalos bejelentés előtt erről nyilatkozott. A kormány a múlt rendszerből örökölt árképzés formai szabályait betartotta, a kommunikációban is a – múlt rendszerben fogant – formai előírásoknak megfelelően járt el. Ennek következtében az új, demokratikus kormány ezt a kényes, húsbavágó kérdést a múltat idéző, ultimátumszerű formában hozta

nyilvánosságra, ami azonban a demokratikus elvárás-rendszerben élő társadalom számára már elfogadhatatlan volt. Ennek a sérelmüknek a blokádon lévők igen határozottan hangot is adtak.⁶

Ez a kérdés azonban ennél még sokkal összetettebb, és ebben az összetettségben ugyancsak tetten érhető a taxisblokádnak idejében még a közelmúltként jelen lévő Kádár-rendszer szokásrendje és az új viszonyok közötti különbség. Ahogy erre Kukorelli István is a vele készült interjúban rámutatott: még ha az árak bejelentése az „átkosban” ultimátumszerű is volt, de az előkészítése hosszasan és végiggondoltan folyt, amelyben a társadalmi érzékenységet a legkörültekintőbb módon vette figyelembe a hatalom. Az állambiztonsághoz befolyt hangulatjelentések gondoskodtak arról, hogy a tömeg lelki állapota pontosan feltérképezett legyen, valamint a párt berkeiben kidolgozott sajtótervek, a nyílt és a suttogó propaganda garantálták, hogy ne derült égből a villámcsapásként érje az embereket a negatív változás. A hírzárlat ellenére jól értesült társadalom a bennfentesség érzésével nyugtázhatta az áremeléseket azzal a jóleső melléköngével, hogy azok nem is olyan drasztikusak, mint ahogy a piacon beszéltek.

Az első demokratikus kormány tehát a hatósági ár emelésekor csak a formai szabályok tekintetében követte a múltból örökölt előírásokat, de az informális háttérrel, a társadalom kezelésének hosszú évtizedek tapasztalata alapján kidolgozott módszertanával nem élt. Nem élt vele, mert nem is élhetett, ugyanis az a magas szintre fejlesztett hatalomtechnikai gyakorlat, amellyel a Kádár-rendszer a társadalom kezelését biztosította, nem a demokrácia, hanem diktatúra rendszeréhez lett igazítva. Egy olyan szintű pártállami és állambiztonsági behálózottsággal, amely a kádári informális kommunikáció lehetőségeinek előfeltétele volt, egy demokratikus kormány nem rendelkezhetett, és nem is lenne szerencsés ezt számon kérni rajta.

A kormány tehát a kommunikációban nem törvénysértést, jogi értelemben nem bűnt, hanem – Joseph Fauche klasszikus mondására utalva – súlyosabbat, hibát követett el. A hiba nem abban állt, hogy a kormány nem élt a

⁶ A blokádokon megfogalmazott két vélemény:

- Senki nem vonja kétségbe, hogy az áremelésre szükség van, de ez a politikai és a pszichológiai érzéknek olyan fajta hiánya, ami megbocsáthatatlan egy legitim magyar kormánnytól. Nem lehet hülyének nézni az embereket.
- Az egész abból robbant ki, ahogy ezt tálalták. Most nem lenne itt semmi, ha ezt normálisan közölték volna az emberekkel.

Kádár-rendszerben használatos eszközökkel, hanem, hogy nem tájékoztatta a társadalmat az áremelés elkerülhetetlenségének okairól, és a bejelentést semmiféle jól átgondolt előkészítés nem előzte meg.

Antall József kórházba vonulása miatt egy vasárnapi rendkívüli kormányülésen, 1990. október 21-én hozták meg a döntést az átlagosan 60% feletti üzemanyag-áremeléséről a számos kérdéskört érintő ülés második pontjaként, azzal a korábban már említett kikötéssel, hogy ezt a döntést hírzárlat védi. A kormány elé terjesztett határozati javaslatban „a lakosság megfelelő tájékoztatására” még a Pénzügyminisztérium lett kijelölve, a kormányhatározatban már az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium került megnevezésre.⁷ Arra vonatkozóan semmiféle iránymutatás sem a kormányülésen, sem később nem került kidolgozásra, hogy az intézkedést milyen formában, milyen stratégiával fogják a nyilvánosság elé tárni. Mindeközben a napilapok napok óta foglalkoztak az esetleges áremelés kérdésével. A *Népszava* már az október 19-i szám címlapján *Nem rémhír – árulás: jön az 56–62 forintos benzin* címmel jelentetett meg cikket. A kormány több alkalommal cáfolta ezeket a híreszteléseket. A sajtó ezalatt igen nagy hangsúllyal számolt be arról, hogy az olaj világpiaci ára csökken, és a környező országokban, Ausztriában, Olaszországban az üzemanyag ára esésnek indult. Október 24-én, szerdán az esti *TV-Híradó* tájékoztatást kért az áremeléssel kapcsolatban az ipari és kereskedelmi minisztertől. Helyette a minisztérium szóvivője, Kardos Antalné nyilatkozott, mondván, hogy „a miniszter úr percekben belül utazik Németországba, rendelkezik a szűk körű miniszteri értekezleten, így nincs módja interjút adni.”⁸ A szóvivő kitérő válaszában arra hivatkozott, hogy miniszternek nincsenek információi arról, hogy mi lesz, ugyanis a világpiaci ár gyors ingadozása „óriási adathalmazt jelent.”⁹ Október 25-én csütörtökön délnélben a kormány szóvivő a délelőtti kormányülésről adott nyilatkozatában cáfolta, hogy tárgyalták volna a benzináremelés kérdését. (Ez megfelelt a valóságnak, hiszen azt már vasárnap megtárgyalták.) Majd még aznap, délután kettőkor a kormány szóvivő sajtótájékoztatón Kardos Antalné bejelentette az üzemanyagárak emelését, azzal, hogy azok a következő napon, október 26-án, pénteken 0 órától lépnek életbe.

A kormány hamar beismerte, hogy óriási hibát követett el azzal, ahogy a rendszerváltozás történetének legdrasztikusabb áremelését kommunikálta. „A kormány bizonyosan követhetett el hibákat, ezt senki nem vonja kétségbe. (...) Sajnos az feltétlenül hiba volt, hogy a bejelentést nem készítették elő jobban, nem magyarázták a szükségességét alaposabban”¹⁰ – fogalmazott a miniszterelnök az eseményeket lezáró „pizsamás” interjúban. Horváth Balázs már a blokádnak másnapján kiadta a *Rend vagy káosz* című nyilatkozatát, melyben próbálta a csorbát kiküszöbölni, és részletesen indokolta, hogy mik voltak az okai az emelésnek, és miért nem lehet azt visszavonni. De ez akkor már a kialakult helyzeten nem segített.

Bizonyosan szerepet játszott egyfajta „rövidzárlat” abban, hogy a kormány ilyen mértékben nem mérte fel a társadalom érzékenységet. Adódhatott ez a kormányra zúduló nehézségek és a szinte tűzoltásszerű beavatkozási kényszerek sokaságából, az ellenséges beállítottságú sajtóval való hadakozás reménytelenségéből, az önkormányzati választások során elszenvedett vereségből, nem utolsósorban Antall József meghatározó egyéniségének távolmaradásából, és még sok minden másból. Azt gondolom azonban, hogy ebben a szerencsétlen kommunikációban a rövidzárlaton túl egy olyan attitűd is tükröződik, ami nemcsak a kormány, hanem a rendszerváltozás folyamatainak is sajátja.

Magyarországon a rendszerváltozást nem kísérte meghatározó tömegmozgalom, az átalakulás mikéntjéről folyó küzdelmek alapvetően értelmiségi játéktérben zajlottak. A társadalom széles tömegei az egész életükre kiható változásokat a pálya széléről, a külső szemlélő szerepéből figyelték végig. Ebből a külső szerepből adódó passzivitást tovább fokozta az, hogy az a beszédmód és az a tematika, ami a pályát uralta, sokak számára érdektelennek és érthetetlennek hatott. A szavazópolgárok legitimációjára épülő demokratikus rendszerben a tömeg jelenlétének milyensége strukturális kérdés, a passzivitás pedig válságjelenség. A rendszerváltozás során a társadalom részéről érzékelhető, és sokat elemzett passzivitás a kialakuló politikai struktúra elemévé vált. Mivel az alapoknál jelenlévő elemről van szó, az az építmény minden részletére és minden szereplőjére hatással volt. Ez a jelenség tehát nem csak a társadalom oldaláról határozta meg a politikai rendszerhez való viszonyulást, hanem a politikai elit számára is előirányozta a társadalom

⁷ lásd Nagymihály Zoltán e kötetben megjelent tanulmányát.

⁸ Szakonyi Péter (Szerk.): *Blokád (avagy kocsisor Kelettől Nyugatig)*. Budapest, Haas & Singer, 1990. 68.

⁹ Uo.

¹⁰ Feledy Péter: A „pizsamás” interjú. In: Antall József: *Modell és valóság II.* Budapest, Athenaeum, 1994. 444.

kezelésének módszertanát. Ez a módszertan azonban könnyen belesodródott abba a hibába, hogy a tömeg egy olyan külső tényezővé degradálódik, amit csupán kezelni kell.

Abban, ahogy a kormány ezt a kommunikációs problémát „nem kezelte”, benne rejlik, hogy a társadalom „kezelésének” függvényében és nem a társadalommal való együttműködésben gondolkodott. Itt azonban fontos hangsúlyozni, hogy nem csupán a kormány hibás attitűdjéről volt szó, ez az ellenzéki pártok politikáját ugyanúgy áthatotta, mint a rendszerváltozás folyamatának jellegét. Ahogy erről fontosabb már esett szó, a Kádár-rendszer a társadalom kezelésének igen magas fokáig jutott el. A rendszerváltozás során, a múlt rendszer összeomlásakor és az új politikai élet kereteinek kialakításakor a társadalommal való együttműködés nem érte el azt a szintet, hogy a társadalom kezelésének korábbi hatalomtechnikájával szemben alternatívát jelentsen. A társadalom önszerveződésének hiányában a társadalommal való együttműködés helyett maradt a társadalom kezelése, mint működő politikai gyakorlat. Ez a jelenség tekinthető akár a rendszerváltozás egyik kudarcának is.

Véleményem szerint a taxisblokádnak a rendszerváltozás e „fejlődési rendellenességeiből” fakadó válságtünet volt, amely tünet az esemény minden résztvevőjének reakciójában benne rejlik. „Itt senki nem hős. (...) Ebben az ügyben nincsenek hősök”¹¹ – vonta le következtetését Túrós András, az országos rendőrfőkapitány helyettese munkájának értékelése kapcsán. De ez éppen úgy elmondható a kormány, az ellenzéki pártok, a szakszervezetek, a sajtó szerepvállalásáról, mint a blokádot állító tüntetőkről. A kormány kommunikációja ugyanúgy visszatükrözi a társadalommal való összehangoltság hiányát, mint az ellenzék reakciója, aki az egész országot lebénító döbbenetben nem lát sokkal többet, mint a kormány megbuktatásának lehetőségét, azt azonban már nem veszi észre, hogy a blokádnak nemcsak a kormány, hanem annak az új rendszernek a kritikája (és veszélyeztetője), melynek ő is az egyik alapítója és szerves része. De az a jelenség ugyancsak egy súlyos válságtünet, hogy egy áremelésből és egy kommunikációs hibából adódó düh ilyen intenzitással volt képes lebénítani az országot. Egyrészt komoly feszültség és elégedetlenség felhalmozódását sejteti az alig fél éve regnáló rendszerrel szemben, másrészt olyan meglévő, de le nem vezetett tettekkésztséget is a felszínre hoz, amely a rendszerváltás folyamatában parlagon hevert, és most azzal a rendszerrel szemben nyilatkozott meg, amelynek az

¹¹ Lásd. Túrós András e könyv számára adott interjút.

építésében is részt vehetett volna. Dráma a drámában, hogy míg a passzivitás a demokráciában válságtünet – ne felejtjük el, hogy az első szabad országgyűlési választásokon és nem sokkal a blokádnak előző zajlott önkormányzati választásokon a lakosság igen nagy hányada nem élt szavazati jogával¹² –, jelen esetben az aktivitás is válságtünet, mégpedig nem az aktivitás ténye, hanem annak mikéntje miatt.

A korabeli sajtónyilatkozatok és filmfelvételek alapján összegyűjtöttem néhány jellegzetes követelést, sérelmet, amit a taxisok és a blokádokon megjelent tömeg fogalmazott meg. Beszédes képet adnak a felháborodás mögött meghúzódó feszültségekről, de az emberek értetlenségéről is.

- Kevés a tartalék, kevés... Nem az állampolgár tehet róla. Azt mondja meg nekem, miért terveztek olyan vezetékot azok, akik nem értenek hozzá. Azért mert politikusok, nem szakemberek. De ne velünk vigyék most is el a balhét.
- Itt vagyok, van egy 16 éves lányom. Sehol semmi, semmi előrelépés. Most már csináljanak végre valamit.
- Politika, sz...k rá, engem az érdekel, ha bemegyek a boltba mennyivel jövök ki onnan.
- Az a kormány, amelyik így áll neki, és úgy át meri venni, hogy csak három napos tartaléka van, az nem kormány, uram.
- Adósságállomány..., mindig ezzel jönnek. De én azt mondom, ez a kormány baja, oldja meg. De engem ne nézzon hülyének. Arra van esze, hogy felemelje a benzint, arra meg nem gondol, hogy ennek milyen inflációs hatása van.
- Megmondom én, mi a helyzet. Itt felpörögnének az események, ha a képviselők és a miniszterek a fizetésüknek csak a 30%-át kapnák meg, ha nem dolgoznak rendesen. Egyből felpörögnének az események, mégpedig azért, mert akkor kénytelenek lennének dolgozni. Rögtön nem így állna az ország.
- Az én apám 75 éves, 27 napja kapott egy infarktust. Az apám azt üzeni ennek a kormánynak, hogy ő nem érti ezt a kormányt. Az eddigieket sem értette, de ezt most igazán nem érti, mert csak annyit

¹² Az országgyűlési választások részvételi aránya az első fordulónál átlagosan 65% volt, a második fordulónál 46%. Az önkormányzati választások részvételi aránya 40%-os az első fordulónál és 27%-os a másodikban.

kérünk, hogy állítsák vissza a benzin árát. Ez nem olyan bonyolult. Azt kéri az apám, hogy vigyék le a benzin árát az eredetire, a benzin kifogyásától meg ne féljenek. Zárják le a benzinkutakat, neki van két biciklije, majd azzal jár.

- Gratulálok a kormánynak, fél év alatt sikerült úgy tönkretennie az országot, hogy most se előre, se hátra.
- A kormányzat egész magyarkodása oda vezetett, ahova eljutottunk. A tönk szélére jutottunk, mert arra pocsékolták a pénzt, időt, energiát, milyen legyen a címer, újratemessünk-e régen holt politikusokat, ahelyett, hogy a lerombolt KGST-piacok helyett újabbakat találjunk.

A blokád felhajtóereje mögött voltak jogos sérelmek, például talán pont a kirekesztettség érzése a pályán kívülre, de ez az erő nem tudta különválasztani a vélt és a valós sérelmeit, nem tudta artikulálni, hogy pontosan mi is fáj neki, és a gondjaiért, bajaiért kit terhel a felelősség. Azt gondolom, hogy ez a sajátossága pontosan a „pályán kívüliségből” adódott. És nemcsak abban az értelemben volt pályán kívül, hogy nem a demokrácia játékszabálya szerint játszott, hanem abban is, hogy nem volt tisztában azokkal a folyamatokkal, amelyek a rendszerváltozás címén körülötte zajlottak. Nem a blokád követelésének tartalmában nyilvánult ez meg, mert az konkrét és jól körülhatárolt volt: vigyék le a benzin árát, hanem e követelés mögötti hosszú távú cél bizonytalanságában.

A taxisblokád nagy kérdése, hogy a társadalom lázadó részének ezt az elemi erővel felszínre törő elégedetlenségét mi motiválta: az ellen a helyzet ellen lázadt, hogy a rendszerváltozás folyamataiban passzivitásra lett kárhoztatva; esetleg az abból adódó frusztráció vitte az utcára, hogy passzivitásában a „pszichológiai kezelése” nem érte el az előző rendszerben megszokott „szintet”, amely garantált számára egy relatív elégedettséget; a nyugati modellhez való felzárkózással együtt járó piacgazdaság társadalmi vetületei háborították fel; a kormány politikáját ítélte olyan katasztrofálisnak, hogy nem nézhette tovább tétlenül, vagy az áremelések következtében elérkezett a gazdasági kiszolgáltatottságából adódó túréshatárának széléhez.

E tényezők talán mindegyike szerepet játszhatott a blokád kialakulásában. Mindenesetre a tüntetők követeléseiből nem olvasható ki sem egy tudatos szembenállás a fennálló rendszerrel, sem egy alternatív jövőkép. Ebből a szempontból szimbolikusnak is tekinthető, hogy a négy nap kemény és nem kis kockázattal járó küzdelmével egy olyan – a kormány rövidtávú tervei

között szereplő és az áringadozásra nézve nem túl kecsegtető – megállapodást sikerült kiharcolni, amely minden védettség és kompenzáció nélkül kiszolgáltatja az üzemanyag árát a világpiaci szabályozás farkastörvényeinek.

*

A taxisblokád négy napjának tapasztalatát nemcsak a múlt örökségének oldaláról, hanem a demokrácia fogalmának és gyakorlatának szempontjából is érdemes körbe járni. Már csak azért is szükséges ezt megtenni, mert még ha a taxisblokád történeteiben a múlt árnyékai ott is kavarogtak, az már egy demokratikus rendszer keretei között zajlott.

A taxisok radikális és törvénytörő megoldáshoz folyamodtak akkor, amikor lezárták az ország útjait. Abban, hogy a tüntetők a tiltakozásnak ilyen radikális formáját választották, véleményem szerint nem elhanyagolható tényező az, hogy ez a reakció a diktatúrában szocializálódott emberek válasza volt. A diktatúra nem jogállam, ahol a rendszerrel szembeni tiltakozás törvényes keretei le vannak fektetve. A diktatúra jellegéből adódóan a rendszerrel szembeni társadalmi tiltakozás nem szerepel a „játékszabályok” között, éppen ezért az nincs is szabályozva.¹³ Az ellenszegülés ebből adódóan csak törvényen kívül, radikális eszközökkel és komoly kockázat vállalása mellett lehetséges.

Magyarországon a diktatúrával való ellenszegülés legelemibb élményét 1956-ban élték át az emberek. Harminchárom évig, a forradalom 1989-es újraértékeléséig, azonban a kádári propagandának köszönhetően '56 ellenforradalomra retusált emléke élhetett csak a közbeszédben. Az '56-os forradalom újrafogalmazása a rendszerváltozás történetének egyik központi, talán a legtöbbet elemzett kérdésévé vált. Nagy Imre újratemetése a rendszerváltozás szimbolikus eseményeként vonult be a történelembe.¹⁴ Úgy gondolom azonban, hogy 1956 újraértelmezése is magán viseli a rendszerváltozásnak azt a jellegzetességét, hogy nem tudott kitörni az értelmiségi beszédmód közegeiből, és nem tudta elemien áttörni a Kádár-rendszerben kialakított, és a társadalom széles körében elfogadottá vált prekonceptiókat. Annak, hogy nem történt meg 1956 újraértelmezésével való össztársadalmi szintű azonosulás,

¹³ lásd: Riba András e kötetben megjelent tanulmányát.

¹⁴ Szekér Nóra – Riba András László: *A Nagy Imre-kód. Nagy Imre újratemetésének politikai dimenziói*. Lakitelek, Antológia Kiadó, 2014.

egyik kézzelfogható példája, hogy a forradalom első szabadon ünnepelt évfordulóján alig-alig jelentek meg az emberek az emlékhelyeken és az ünnepségeken.

Az azonban, hogy 1988–89-től kezdve '56-ról mint forradalomról mind többet lehetett hallani, és az a közbeszéd meghatározó elemévé vált, nem maradt nyom nélkül. Még ha az emberek nem is tudtak könnyen eligazodni a politikai erőviszonyok függvényében a gyorsan változó '56-értelmezések között, de 1956 emléke és a forradalmi hagyomány élővé vált. A '89–'90-es évek eseményeinek sodrában ez nemcsak mint élmény, hanem mint hiányérzet is körvonalazódhatott. A korabeli filmek és visszaemlékezések láttán az emberek nem újratermatizálni szerették volna 1956-ot, hanem újra átélni azt a hatalommal és félelemmel dacoló erőt és egységet, ami a forradalomból lelkesítő volt.

A taxisblokádnak idején a blokádokon is, az ellenzék, a kormány, a rendőrség részéről is, de a történetek elemzésében is gyakran felhozott párhuzam 1956. Szimbolikusnak is tekinthető egybeesés, hogy a blokádnak a napok is úgy estek, mint 1956 októberében.¹⁵

Ez a párhuzam azonban félrevezető, ha csak az 1956-os helyzettel azonos elemeket emeljük ki, de az attól különbözőket nem. Mert valóban forradalmi hagyományokat idéz, ahogy a demonstrálók dacolva a törvényekkel, és az esetleges következményekkel felleptek a hatalommal szemben. Alapvető különbség azonban, hogy ez a törvénnyel szembehelyezkedő fellépés egy demokratikus rendszer viszonyai között történt, ahol a tiltakozásnak és a törvénytelen akciókkal szembeni fellépésnek is megvannak a törvényes keretei. Vízválasztó a történetek megítélése és kezelése szempontjából, hogy e párhuzam '56 valóságától élesen eltérő elemét ki mennyire veszi figyelembe.

Érdeklődően világítja meg ennek a kérdésnek a tétjét Mihancsik Zsófia a *Magyar Rádió* taxisblokádnálatti műsorait vizsgáló írása.¹⁶ A *Reggeli Krónika* szerkesztősége a híd és útzáratok másnapján (október 26. péntek) kiadott egy nyilatkozatot, melyben a törvényes rend betartása mellett emelt szót: „...helytelenül cselekedtek és cselekednek azok, akik nem a törvényes utat követik, lett légyen bárki az érintettek közül ilyen vagy olyan mértékben törvénytörő. Néhány hónappal ezelőtt közös elhatározásunkból jogállam

született hazánkban, ahol meggyőződésünk szerint minden, tehát az ilyen természetű konfliktus kezelésére is megvan a törvényes lehetőség.”¹⁷ Mihancsik Zsófia írásában ezt az állásfoglalást számon kéri a szerkesztőségtől, mondván: „Amikor ott állunk egy esemény küszöbén, amelyről nem lehet tudni, hogy forradalom lesz-e, akkor milyen alapon nyilvánítja ezt a Magyar Rádió törvénytelennek?”¹⁸

Ebben, a *Rádiót* ért kritikában és kérdésfeltevésben benne rejlik az az érvelés, ami a legnagyobb ellenzéki párt, az SZDSZ állásfoglalásában is, amit Pető Iván fogalmazott meg október 26-án délelőtt tartott sajtótájékoztatón: „formálisan ugyan törvénytelen a taxisok tiltakozó akciója, de ez nem lehet mércéje a kialakult helyzetnek.”¹⁹

Ez az álláspont a törvényes rendet, mint igazodási pontot hatályon kívül helyezi, lényegében forradalminak állítja be a helyzetet, ahol a tiltakozás törvénytelen jellegét számon kérni nem helytálló, mondván a követelések jogossága és intenzitása, valamint a kormány inkompetenciája a törvényes rend fölé helyezi a tüntetőket. Itt azért azt is meg kell jegyezni, hogy a kormány nem az emberek személyiségi jogait súlyosan sértő intézkedést vezetett be, hanem egy olyan elkerülhetetlen gazdasági döntést hozott, aminek elkerülhetetlenségét maga az SZDSZ sem kérdőjelezte meg. A szabad demokraták politikai állásfoglalása – azt gondolom – ugyancsak nem független attól, hogy nemcsak a tiltakozók, de az SZDSZ politikusai is a diktatúrában szocializálódtak, mégpedig a diktatúrával való konfrontáció közegében, ahol evidencia volt, hogy a tiltakozás a fennálló rendszer egészét kérdőjelezi meg. Ez azonban ebben az adott helyzetben szerepzavar, ahol az új rendszer fontos szereplőjeként az SZDSZ a demokrácia fenntartásáért vállalt felelősségét nem mérte fel.²⁰

¹⁷ i. m. 74.

¹⁸ i. m. 80.

¹⁹ P. I.: *A kormány bűnös hibát követett el, amikor erőszakkal fenyegetőzött. Az SZDSZ szerint a kabinet alkalmatlan a válságkezelésre.* Népszabadság, 1990. 10. 27. 5.

²⁰ A blokádnak törvényteleniségére és az SZDSZ szerepvállalására utalva Antall József a taxisblokádot értékelő beszédében a demokráciaért vállalt közös felelősség kapcsán a következőket mondta: „ami bennünket összeköt, az az, hogy lehet olyan végzetes helyzete a nemzetnek, amikor mi, bármelyik oldalon állunk, együtt ülnénk; és nem kívánom, hogy úgy, mint a koalíciós idők politikai ellenfelei, a gyűjtőfogházban kössenek örök barátságot a volt ellenfelek. Ahogy ez történt. Nekünk most szabadlábban kell megtalálnunk az alkotmányos kormányzás és az alkotmányos parlamentáris rendszer működésének a

¹⁵ Erre az analógiára Dénes János hívta fel a figyelmet. In: Spangel Péter: *Körömszakadtáig. Beszélgetés Dénes Jánossal.* Budapest, Kairosz, 2014. 96.

¹⁶ Mihancsik Zsófia: *A Magyar Rádió a taxi-csata napjaiban.* Mozgó Világ, 1991/1. 73–93.

Ez a felelőtlenség egy olyan történelmi pillanatban történt, amikor az új, alig fél éves magyar demokrácia fenyegetettsége – pontosan az átmeneti állapotból adódóan – nem volt elhanyagolható. A hatalmi elitből kihullott, nem demokratikus játékszabályokban gondolkodó személyek sokaságának reakciója kiszámíthatatlan volt egy olyan helyzetben, amikor nemcsak a kormánybuktatás, de adott esetben a demokratikus rendszer „relativizálódása” is a porondon volt. Azt sem szabad elfelejteni, hogy a szovjet csapatok még Magyarországon tartózkodtak, a taxisblokád hétvégéjén is kivonulóban voltak az országból (a blokádokon a mentők, tűzoltók és az élelmi-szerszállítmányokon kívül a kivonuló szovjet alakulatokat is átengedték), tehát nem kevés katonai potenciált jelentő erő volt éppen mozgásban egy olyan válsághelyzetben, amikor nem lehetett tudni, hogy ki, milyen lehetőséget lát abban, hogy a regnáló hatalom ilyen mértékben kiszolgáltatott állapotába került.

Sokat elemzett kérdés a köztársasági elnök, Göncz Árpád taxisblokád alatti szerepvállalása, amelynek megítélése már az események pillanatában egymással élesen szembenálló értékeléseket hozott, ezt a kérdést e könyvben is többen érintik. Göncz Árpád megnyilatkozásai kapcsán annyit kívánok hangsúlyozni, hogy az ő hozzáállása is fentebb említett forradalmi megközelítéséből indult ki. Ennek egyik jellegzetes példája, hogy október 26-án visszautasította a kormánynak azt a kérését, hogy mint elsőszámú közjogi méltóság, hívja fel a törvényes keretek betartására a tiltakozókat.²¹ Ez a hozzáállás azonban egy köztársasági elnök esetében nem ugyanaz alá az elbírálás alá esik, mint egy ellenzéki párt esetében. Egy ellenzéki párt kinyilváníthatja, hogy a kormányt olyan mértékben látja alkalmatlannak az ország vezetésére,

feltételeit.” In: Pálmány Béla (Szerk.): *Antall József országgyűlési beszédei 1990–1993*. Budapest, Athenaum, 1994. 118.

²¹ Göncz Árpád péntek éjszakai, 4 pontos nyilatkozatában is ez a forradalmi értelmezés tükröződik, azáltal, hogy az lényegében a taxisok követeléseit fogalmazta meg. Kéri, hogy a kormány függessze fel a benzináremeléssel kapcsolatos intézkedését hétfőig, amikor folytatódna a tárgyalások. A taxisokat pedig arra kéri, hogy a felfüggesztés bejelentésével egyidejűleg szüntessék meg az útzárlatot (tehát, ha az általuk követeltet teljesítette a kormány). Az akció törvényteleniségére utalás a nyilatkozatban nem történt. A nyilatkozatot a tv-ben egy olyan pillanatban ismertették, amikor egy kompromisszumos megoldás megszületése kezdett körvonalazódni. Göncz nyilatkozatának hallatán a demonstrálók elálltak a megállapodástól. Göncz Árpád köztársasági elnök 1990. október 26-i nyilatkozatát lásd: Szakonyi Péter: *i. m.* 75.

hogy annak megbuktatásában akár még a jogállam peremein túli, radikális eszközöket is alkalmazhatónak tart. Egy köztársasági elnök ezt azonban nem teheti meg, mert ő a fennálló alkotmányos rend őre és a mindenkori politika felett állóan, minden állampolgár alkotmányos jogának védelmezője. Ennek azaz úttörő következtében a mozgásuk szabadságában korlátozott emberek jogainak védelmére is érvényes kellett volna lennie... A törvényes rendet megsértők mellett a köztársasági elnök kiállítását akkor lehetett volna elviekben indokoltnak tekinteni, ha az egy diktatórikus intézkedéssel szemben és valóban a köztársaság, a magyar emberek védelmében történik. Göncz Árpád a fenti dramaturgia szerint lépett fel akkor, amikor a rendőri erőszak alkalmazásával szemben lépett fel és lényegében úgy kommunikált, hogy a katonaságot nem engedi „bevetni” a magyar nép ellen.²² Az '56-os analógia ezzel a fellépéssel vált teljessé, amikor már nem csak a törvénytelen demonstrálók álltak az egyik oldalon, de velük szemben ott a diktatórikus eszközökkel élni kívánó hatalom is. Csakhogy a kormány a taxisblokád ideje alatt nem kívánta a katonaságot a magyar nép ellen bevetni, és egy pillanatig sem kívánt diktatórikus eszközökkel fellépni.²³ A kormány a történetnek azon kevés résztvevője közé tartozott, aki a blokád kialakulásának első percétől kezdve csak a demokrácia joggyakorlatának keretei között gondolkodott.²⁴ Riba András tanulmánya a rendőrségi dokumentumok alapján nagyon pontosan végigköveti a rendfenntartó szervek és az ideiglenesen miniszterelnöki

²² Göncz Árpád alkotmányjogilag megkérdőjelezhető lépést tesz, nemcsak abban a tekintetben, hogy mivel nincsen kihirdetve rendkívüli állapot, jogköréből adódóan nem rendelkezhet a hadsereg felett, de azzal is, hogy a végrehajtó hatalom döntését lényegében megvétőzte.

²³ A katonai beavatkozás kérdése többször előkerült az elmúlt 25 év során. Göncz Árpád leköszönése kapcsán a *Magyar Hírlap* hozta elő ezt a kérdést. Az írás Göncz Árpád című műsorban elhangzott szavait idézi: „A hadsereg főparancsnokaként megtiltottam, hogy 1990-ben, a taxisblokád idején a már elindított honvédségi nehézjárművek eltávolítsák a budapesti hidakról a taxikat.» (...) A leköszönt államfő elmondta: hadbírótságot ígért, ha ezt megteszik.” Majd a cikk így folytatódik: „A blokádot alkotó járművek elszállításának szándékát a műsorban a volt belügyminiszter, Horváth Balázs is megerősítette, de véleménye szerint Göncz félreérthetett valamit. »Nem volt ilyen, hogy fegyveres katonák, katonai harci járművek jöttek volna Budapest felé. Olyan volt, hogy szállító járművek jöttek volna Budapestre, hogy a hidakat torlaszoló járműveket el tudjuk vinni.»” In: *A vezérkar semmiképpen nem akarta bevetni a fegyveres erőket. Göncz Árpád állította le a taxisblokád katonai felszámolását*. Magyar Hírlap. 2000. 11. 24. 3

²⁴ Az ellenzéki pártok közül egyedül a Fidesz ítélte el a blokád törvénytelen jellegét.

szerepkörben cselekvő belügyminiszter lépéseit. Tanulmánya – de e kötetben közölt dokumentumok is – egyértelműen bizonyítják, hogy nemhogy a diktatórikus eszközökről nem volt szó, de még a demokráciában rendelkezésre álló lehetőségekkel sem élt a hatalom.

Horváth Balázs pénteken délelőtt kiadott nyilatkozatában délig adott haladékokat a taxisoknak, hogy az ország forgalmát megbénító és törvénytelen barikádokat számolják fel: „A kormány tiszteli az egyesülési és a gyülekezési jogot, a kormány viszont nem tűri el a jogszabállyal ellentétes és a jogszabályt sértő demonstrációkat. (...) A kormánynak az az álláspontja, hogy hajlandó tárgyalni, azonban nem hajlandó asszisztálni ahhoz, hogy egy ország közlekedése megbénuljon, akkor, amikor erre jogszabályi lehetőség sincsen. Ma déltől kezdve megkíséreljük a hidakat megtisztítani, és visszaadni az országnak a lehetséges eszközökkel a közlekedésben a vérkeringést. Erre a kormánynak törvényes eszközök állnak a rendelkezésére...”²⁵ Az a nyilatkozat tehát, amiben a belügyminiszter a rend erőszak árán való felszámolását is kilátásba helyezte, hangsúlyozza, hogy az kizárólag törvényes eszközökkel történhet, ugyanakkor a tiltakozás jogát elismeri, és kész a tárgyalásokra. Miután Horváth Balázs szembesült a blokáddal országos méreteivel, társadalmi és politikai támogatottságával, a délelőtti nyilatkozatát visszavonva, déli 12-kor egy újabb közleményt adott ki, melyben közölte, „a kormány nem kíván erőszakhoz folyamodni, és a rendőrség munkatársait is felhívta, hogy tanúsítsanak toleranciát.” Horváth Balázs ezt az állásfoglalását többször is beolvastatta a médiában, az események során számtalanszor megerősítette, a kormány még törvényes keretek között sem él az erőszak eszközével. Ez a péntek déli nyilatkozat maradt érvényben a blokáddal végéig jelentő vasárnapi megállapodásig, amikor a taxisok maguk hajtották végre a torlaszok felszámolását.

Ezeknek az egyértelmű nyilatkozatoknak, és a nyilatkozatok komolyságát bizonyító békés lezárás ellenére mégis az csapódott le a közvéleményben, hogy a kormány az erőszak alkalmazásának talaján állt, sőt egyenesen lövetni akart. A lövés mítosza mai napig él a közfelfogásban.²⁶ Véleményem szerint, ahogy Göncz Árpád reakciója is, úgy ez a vélekedés is a történelemnek

²⁵ Szakonyi Péter: *i. m.* 73.

²⁶ A blokáddal 5. évfordulóján kiadott kötet interjúalanyainak nagy része úgy emlékszik vissza az eseményekre, hogy Horváth Balázs lövetni akart. In: Peredi Péter (Szerk.): *Volt egyszer egy blokáddal*. Budapest, FUVOSZ, 1995.

egy olyan értelmezéséből fakad, amely a szereplőket – a demonstrálókat és a hatalom képviselőit is egyaránt – egy forradalmi dramaturgiában helyezi el. Ennek a dramaturgiának tehát nem csak a törvényekkel dacoló tömeg az eleme. A törvénytelen jogszolgáltatásához a diktatórikus hajlamú, lövetéssel fenyegető hatalomra is szükség van. Ennek az értelmezésnek az ellenzék és Göncz Árpád által kiadott nyilatkozatok is táptalajt adtak, amelyek a kormányt a törvényes rend betartására szólították fel vagy bizonyos intézkedések megtagadását helyezték kilátásba. Olyan színben tüntették fel ezzel a kormánnyal, mintha nem demokratikus megoldásban gondolkodna, és a törvényesség betartására fel kellene szólítani. Barna Sándor budapesti rendőrfőkapitány fellépése tovább erősítette ezt a retorikát. Nyilatkozatában kijelentette, hogy a rendőrség részéről semmilyen erőszakos fellépésre nem kerül sor a taxisokkal szemben, de ha ilyen parancsot kapna is, azt nem hajtaná végre, azonnal lemondana tisztségéről. Mivel Barna a rendőrség bennfentes vezetője volt, az ő megnyilatkozása még nagyobb súllyal esett a latba az erőszakos fellépés valószínűségének való megjelenésében. Ez a fellépés ugyanakkor felélesztette annak a karhatalmi vezetőnek a forradalmi helyzetet idéző mítoszt, aki akár egyéni karrierjének kockáztatása árán is az igazságtalan hatalommal szemben a nép védelmében cselekszik.

A „lövetést tervező belügyminiszter” hírének széles körben való elterjedésében szerepet játszott Eörsi Máttyás és Horváth Balázs 1992-ben kezdődött pere is. Eörsi Máttyás 1992. június 6-án a *Hőmérő* című tévéműsorban Debreczeni Józseffel, akkori MDF-es képviselővel való vitájában – ahol a köztársasági elnök blokáddal tanúsított részrehajlásának kérdése merült fel – a következőt állította: „A taxisblokáddal alatt egy nagyon fontos dolog történt, ami jó lenne, ha nem felejtődne el, amikor erről beszélgetünk, ez pedig az, hogy Horváth Balázs akkori belügyminiszter azt fontolgatta, hogy a tömegbe lövet.”²⁷ Horváth Balázs a mondottak miatt a kormány nevében feljelentést tett a legfőbb ügyésznél Eörsi Máttyás ellen. A bíróság első fokon 1992. december 1-én hozott ítéletet. Eörsi bűncselekmény hiányában felmentették, mondván „Eörsi képviselőként nyilatkozott, így vonatkozik rá a képviselői véleménynyilvánítási mentesség, kijelentése amúgy sem volt alkalmas a hivatalos személy működése elleni bizalom megingatására. A bűncselekmény hiányában a valóság bizonyításának elrendelése szükségtelen.”²⁸ Az 1993.

²⁷ Stoffán György: *Tűzparancs, vagy amit akartok*. Esti Kurir, 1992. 06. 10. 1.

²⁸ Kis Zoltán: *Eörsi felmentették*. Kurir, 1992. 12. 02. 7.

január 29-i másodfokú tárgyaláson a jogerős végzés azonban Eörsit mégis elmarasztalta hivatalos személy nagy nyilvánosság előtt elkövetett megsértése vétségének vádjában. A sajtó az ügyel kapcsolatban megjegyezte, a jogtörténet ezt alighanem a politikai és jogi furcsaságok pereként jegyzi majd fel. A jogi nyelvezet furmányossága mögött azonban nem az körvonalazódott az emberek fejében, hogy a belügyminiszter hozzáállása egyértelmű lett volna ebben a kérdésben, ugyanakkor a lövetni akaró kormány képe hónapokig uralta a közbeszédet.

Antall József az eseményeket összegző pizsamás interjújában így fogalmazott: „...senki nem győzött, és senki nem vesztett. Aki most azt mondaná, hogy nagy diadalt aratott, hogy a másikat legyőzte, az iszonyatosat téved.”²⁹ A kormányfő ugyanakkor azt is kijelenti, hogy „a kormány nem fog semmiféle eljárást kezdeményezni e polgári engedetlenségi mozgalomnak a résztvevői ellen.”³⁰ Megteremtődött ezzel a közkegyelem feltétele és annak a lehetősége, hogy mindenki a maga tanulságát szabadlábbon vonhassa le. E négy nap megrázkódtatása után a demokratikus átalakulás a jogállami keretek között folyt tovább.

A sok tanulság közül, ami a blokádból levonható, a tanulmány zárásaként csak egyet szeretnék kiemelni. A korabeli blokádokon készült filmfelvételeket nézve érzékelhető az a feszültség, ami a magyar társadalomban akkoriban felhalmozódott. A taxisok keserűen fogalmazták meg, hogy elvesztették korábbi, a szocializmus átmeneti éveiben élvezett státuszukat, amikor egzisztenciában és szuverenitásban is kiemelt „maszekoló” világ oszlopos tagjai voltak. Az új, demokratikus rendszerben, a több tízezerre duzzadt magántaxisok világában ez már a múlté lett. Ezt a helyzetet ugyan nem a benzináremelés váltotta ki, de azzal megkérdőjelezhetetlenül visszafordíthatatlanná vált. Nemcsak a taxisok, de számosan a blokádokon megfogalmazták azt az egzisztenciális félelmet, amit a többség a rendszerváltozás következményeként élt meg. A nem kis feszültség és indulat ellenére e hétvégét mégsem a szembenállás és az érdekkülönbségekből adódó konfrontálódás uralta. Nemcsak azért nem került sor a rendőrség beavatkozására, mert a kormány a békés megoldás mellett tette le a voksát, hanem azért sem, mert a torlaszokon sem feszültek egymásnak olyan mértékben az indulatok, hogy erre szükség lett volna. A blokádokon megjelentek parlamenti képviselők,

politikusok, de nemcsak az ellenzék blokádokat támogató politikusai, hanem a kormányoldal képviselői is, és a demonstrálókkal szembehelyezkedő civilek is. A felvételek tanúsága szerint a kormánypárti képviselők és az úttorlaszokat helytelenítő civilek úgy érveltek a blokáddal szemben a blokádokat állító emberek gyűrűjében, hogy nemhogy bántalmazásban nem volt részük, de nem egy esetben a tüntetők még tisztelettel is viseltettek irányukban. A taxisok és támogatóik magázódva vitatkoztak annak a kormánynak a képviselőivel, amely kormányt azokban a napokban a fő ellenségüknek tekintették. Tanulságos ez a demonstrálók nyitottságára nézve, de a blokádon vitatkozó politikusok és civilek bátorságára nézve is.

A taxisblokád nem a jó és a rossz harca volt. A korabeli, fentebb említett filmjelenetekben benne van a szemtől szembe való találkozás élménye, de nemcsak úgy, mint soha nem ismert emberekkel való találkozás, hanem úgy is, mint szembesülés azzal a helyzettel és azokkal a problémákkal, amiknek visszavonhatatlanul a függvényei lettünk.

²⁹ Feledy Péter: *i. m.* 447.

³⁰ *Uo.* 451.

Riba András László

Rend(szerv)változás

„Amikor Önök megválasztottak, és az ellenzék tisztelt képviselői ezt tudomásul vették egy pluralista rendszer szabályai szerint, akkor azt mondtam, hogy vannak, amik ezt a Házat összekötik. És az, ami bennünket összeköt, az az, hogy lehet olyan végzetes helyzete a nemzetnek, amikor mi, bármelyik oldalon állunk, együtt ülnénk; és nem kívánom, hogy úgy, mint a koalíciós idők politikai ellenfelei, a gyűjtőfogházban kössenek örök barátságot a volt ellenfelek. Ahogy ez történt.”³¹

(Antall József)

A gyűlekezési törvény pártállami gyökerei és az állampolgári elégedetlenség

1989 januárjában, még a Magyar Népköztársaság Országgyűlése fogadta el az egyesülési és a gyűlekezési jogról szóló törvényeket. Ezek a törvények a jogállamiságot imitálni igyekvő pártállami döntéshozatal termékei voltak azzal együtt, hogy az akkor már működő ellenzéki mozgalmaknak, csoportosulásoknak megteremtették a részletesen szabályozott jogi lehetőséget a politikai véleménynyilvánítás, az ellenzéki politizálás, a hatalommal szembeni kritikai álláspontok nyilvános megfogalmazására, akár az utcán is. A törvény hamarosan debütált: 1989. március 15-re Németh Miklós, mint az első szabad, nagy tüntetés napjára emlékezik vissza a miniszterelnökségről szóló kötetben. Ennek kapcsán visszaemlékezve kitér arra is, hogy a megmozdulásoknak, mivel a gyűlekezési törvény már létezett, annak előírásai szerint kellett történniük. Korábban hasonló események alkalmával a rendőrség és a munkásőrség együttesen nyújtott háttérbiztosítást. Más volt azonban már az említett március 15., mivel az eseményt megelőzően Németh Miklós konzultált Horváth István belügyminiszterrel, ezen a megbeszélésen részt vett Túrós András is,

³¹ Antall József miniszterelnök felszólalása az Országgyűlés 12. ülésnapján 1990. október 30-án, kedden. In: Pálmány Béla (Szerk.): *Antall József országgyűlési beszédei 1990-1993*. Budapest, Athenaum, 1994. 118.

akkori országos rendőrfőkapitány. Németh Miklós Túrós Andrást – lévén korábban szerencsi kapitány volt – földijének titulálta, bár a volt kormányfő állítása szerint a főkapitányt még Grósz Károly nevezte ki, de ez az ő véleménye szerint is kitűnő személyi döntés volt, mivel a rendőri munkát Túrós – ahogy ő fogalmazott – „alulról” ismerte. A fentebb említett megbeszélésen hárman megegyeztek abban, hogy a vörös csillagok lekerülnek a rendőrök sapkájáról, valamint arról, hogy a munkásőrök a korábban megszokott gyakorlattól eltérően nem vesznek részt az esemény biztosításban. Leszögezték, hogy semmiféle erőszakos beavatkozásnak, verésnek helye nem lehet.³²

A Minisztertanács 1988. április 22-i ülésének 7. napirendi pontja az *Előterjesztés az egyesülési jogról szóló törvényjavaslat elveiről*, a 8. pedig *A gyűlekezési jogról szóló törvényjavaslat elveiről* címet viselte. Grósz Károly hozzászólásában akkor úgy fogalmazott, hogy mindkét előterjesztés legfőbb jellemzője, hogy azok az – akkori – aktuális politikai helyzetet tükrözik, és hogy mindkét szabályozást gyorsan kell elvégezniük, hiszen korábban erre nem került sor, viszont hosszabb időszak feladatait kell ezekkel megoldani. Ekkor az Alkotmány 64. §-a azt mondta ki, hogy a Magyar Népköztársaság a szocializmus, a nép érdekeinek megfelelően biztosítja a gyűlekezési szabadságot. Talán elfogadható az akkor fennálló rendszer működésének ismeretében, hogy a fentebbi passzusból logikailag levezethető: a szocializmus érdeke volt minden bizonnyal a fennálló államrend védelme is.

Az *Előterjesztés a Minisztertanácshoz a gyűlekezési jogról szóló törvényjavaslat elveiről* című dokumentumban az olvasható, hogy a gyűlekezési jog gyakorlását csak a törvényben megállapított olyan korlátozásoknak lehet alávetni, amelyek egy demokratikus társadalomban az állam biztonsága, a közbiztonság és a közrend, illetve a közegészség, a közérkölcös vagy mások jogai és szabadsága védelme érdekében szükségesek. Tehát az 1989. évi III. törvény (1989. január) elfogadásáig az Alkotmány rendelkezésén kívül további, a gyűlekezési szabadsággal fogalakozó jogszabály nem létezett a kérdést érintőlegesen szabályozó csekély számú hatályos jogszabályon kívül.³³ A

³² Oplatka András: *Németh Miklós. Mert ez az ország érdeke*. Helikon, 2014. 165–168.

³³ Honvédelmi törvény 1976. évi I. törvény 55. § (2) bekezdése a háború, az állam biztonságát fenyegető veszély esetén, valamint a közrend és a közbiztonság védelme vagy elemi csapás elhárítása következményeinek csökkentése érdekében a rendkívüli intézkedések között írja elő lehetőségként azt, hogy „a nyilvános gyűlés és felvonulás megtartása megtiltható vagy előzetes engedélyhez köthető”.

Az állam- és közbiztonságról szóló 1974. évi 17. törvényerejű rendelet 6. § (2) bekezdése

legfontosabb megemlíteni talán ezek közül a gyülekezési jogot közvetve szabályozó Büntető Törvénykönyvet, amelynek államellenes bűncselekményeket felsoroló szakaszai e jog gyakorlása szempontjából egyfajta korlátozást jelentettek. Ebben több olyan tényállás is szerepelt – így például a lázadás, az izgatás, illetőleg a közösség megsértése –, amely adott esetben törvényes beavatkozási lehetőséget biztosított az állam szerveinek. Azonban ezekben az esetekben sem a gyülekezési jog korlátozásáról volt szó, hanem az e jog gyakorlása során esetlegesen elkövetett büntetendő cselekményekről.³⁴

A büntetendő cselekmények addigi értékelésének szempontjából, a politikai hatalom látszólag önkritikus véleménye miatt keltette fel a tanulmány szerzőjének figyelmét Fejti György előadói beszédének néhány megállapítása az 1988. július 13-i KB-ülésen. A talán még adminisztratív titkár már az új jogszabályok kidolgozásának felelőseként megállapította, hogy a Magyar Népköztársaságnak kizárólag a gyülekezési szabadsággal foglalkozó jogszabálya nem volt, e jog gyakorlását a modern államokban ismert megoldásokhoz képest szinte egyedülálló módon jogszabály nem is korlátozta. A megállapítás természetesen igaz volt, ugyanis nem jogszabály korlátozta a gyülekezést, hanem maga a gyakorlat. Az előadói beszéd elhangzásakor a gyakorlat alapját a már idézett Alkotmány 64. §-ában még abban a formában találhatjuk meg, hogy a Magyar Népköztársaság a szocializmus, a nép érdekeinek megfelelően biztosítja a szólásszabadság, a sajtószabadság mellett a gyülekezési szabadságot. Azt gondolom, ehelyütt nem szükséges kitérnünk arra, hogy a szocializmus és a nép érdekeinek önjelölt tudója – nem csak ezekben a kérdésekben – a pártállami, helyesebben a pártvezetés volt. A gyakorlatban mindenesetre meglehetősen szűken volt értelmezve az, amit jogszabály nem korlátozott. Az előadói beszéd további néhány fontos elképzelést tartalmaz, képet ad arról, ahogy a késő pártállam megpróbálta önmagát jogállamhoz hasonlóvá tenni.

A Fejti György-féle előadói beszédben világossá válik, hogy a gyülekezési jog törvényalkotása pártállami szükséglet volt a politikai

értelmében „gondoskodni kell az ünnepek, rendezvények, felvonulások és sportesemények rendjéről”. E feladatot a rendőrségről szóló 39/1974. (XI. 1.) MT rendelet 8. § b) pontja a rendőrség hatáskörébe utalja. E szerint a rendőrség a közrend védelme érdekében „biztosítja a nagyobb ünnepek, rendezvények, felvonulások és sportesemények rendjét.”

³⁴ Jegyzőkönyv a Minisztertanács 1988. április 22-i üléséről. MNL OL XIX-A-83-a 905. jegyzőkönyv

intézményrendszer, a modellváltás megvalósíthatóságához. A KB-titkár a politikai intézményrendszer továbbfejlesztése egyik kulcskérdésének tartotta az állam és az állampolgárok közötti viszony szabályozásának olyan irányú korszerűsítését, amelyben az egyén aktivitása és kezdeményezőkézsége az addiginál jóval nagyobb mértékben kibontakozhat. Utalt arra a – minden valószínűség szerint a legfelsőbb vezetés számára kényszerű – felismerésre, hogy a rendszer előtt átfogó és mélyreható intézkedéseket már csak egy nézetek és érdekek szerint tagoltabb társadalomban tudnak megvalósítani. A mondatok mögé a különböző orientációjú, de az MSZMP-hez képest mindenképpen alternatív politikai irányzatokat lehetett már odaképzeln.

A gyülekezés joga önmagában hordta az egyesüléshez való jogot. A két jogszabály törvényi előkészítése, majd az Országgyűlés általi törvénybe iktatása is egy időben történt. Ezek a törvények már elégséges peremfeltételei voltak az ellenzéki pártok megalakulásának, ehelyütt azonban a gyülekezésre magára, és az ezzel járó politikai következményekre fókuszálunk. Ahogy Fejti György fogalmazott a gyülekezéssel kapcsolatban, a szocializmus keretei között korábban kialakult felfogás és gyakorlat kritikai elemzésére volt szükség, annak ellenére, hogy a többi szocialista országhoz hasonlóan az MNK is elfogadta és alkotmányában elismerte a nemzetközi dokumentumokban rögzített szabadságjogokat. A fejlett polgári államokhoz képest azonban kisebb jelentőséget tulajdonított ezek gyakorlati érvényre juttatására – fogalmazott Fejti György. Meglehetősen őszintén fogalmaz mindennek az okairól, vagyis, hogy az eltérő felfogásnak csak részben megalapozott, elvi indokai voltak: a hatalom a személyiség szerepét lebecsülte, miközben az állam szerepét és lehetőségeit hibásan túlértékelt.

Ezen előzmények miatt szocialista jogállamiság kiépítésének perspektívájából újra kellett gondolni az emberi-állampolgári jogok problémakörét.³⁵

Véleményem szerint az egyik legfontosabb, de mindeközben nem teljesen artikulált háttere a szabályozásnak az, amire Fejti György előadásának folytatásában tért ki. Megvilágította, a jogszabályokra nem csak azért van szükség, hogy az állampolgárok számára legyen világos és egyértelmű törvényes keret, hanem – legalább ugyanannyira – azért, hogy a hatóságok számára is jól definiált viszonyokat teremtsenek. Rendkívül érdekes az előadói beszédnek az a része, amelyben a már megváltozott viszonyok közé politikai

³⁵ Fejti György előadói beszéde az MSZMP KB 1988. július 13-i ülésén. MNL OL 288. f. 11/4453. ő. e.

kultúrát feltételez, vagy inkább vizionál, és ezt csak újfajta közéleti gyakorlat során tartja elsajátíthatónak. Az új típusú közéleti gyakorlat kapcsán Fejti György világosan és valószínűleg átgondoltan újra megvilágítja, hogy mire is kell gondolni. A pártnak azért van szüksége a gyülekezési és egyesülési törvényre, hogy a bonyolult társadalmi-gazdasági viszonyok közt azok tágabb teret és lehetőséget biztosítsanak az állampolgári elégedetlenség kifejezésre juttatásához. Fejti ennél is tovább megy, kijelenti, hogy el kell fogadni a különböző nézetek, vélemények, érdekek nyílt konfrontációját. Megfogalmazásából kiderül, hogy az érdekintegráció működőképes fórumai, csatornái a rendszer számára újfajta viszonyt jelentenek az állampolgári elégedetlenség különféle megnyilvánulási formáihoz. Ha a rendszer többé nem tudja elfojtani az elégedetlenség kifejeződését, akkor megpróbálja kezelni annak megnyilvánulásait.

De meddig terjedhet az állampolgári elégedetlenség kinyilvánítása, és mivel lehet elégedetlen az állampolgár az új típusú közéleti gyakorlatban a gyülekezési jog által, főleg ha az évtizedekig törvényileg nem rendezett kérdésről a KB-titkár megállapítja, hogy a törvényes keretek és jogszabályok kialakítása csak szükséges, de nem elégséges feltétele az állampolgárok és az államigazgatási szervek közötti kölcsönös bizalomnak, együttműködési készségen alapuló kapcsolatnak.

A párt, ahogy ő fogalmazott, hosszú ideje a társadalmi feszültségek és problémák politikai eszközökkel történő megoldásának gyakorlatát követte. Ezt a gyakorlatát a párt a jövőben is folytatni fogja – fogalmazott Fejti azzal a kiegészítéssel, hogy bár nem keresnek konfrontációt, de ha lesz ilyen, akkor nem fognak kitérni az elől. Megfogalmazásában a rendszer abból indul ki, hogy a törvényeket mindenkinek be kell tartani, hiszen ezen az alapon a rendszer destabilizálására, megdöntésére irányuló aktív tevékenység ellen, más jogállamokhoz hasonlóan – veti közbe –, minden törvényes eszközt igénybe véve fognak fellépni.³⁶

A szöveg elemzése talán rá tudott világítani arra a nagyon fontos aspektusra, hogy még szocialista jogállami keretek között sem volt vállalható megoldás többé a közvetlen pártirányítás, különösen a Belügyminisztérium, illetve a rendvédelmi szervek, fegyveres testületek irányában. Ezek irányítását és felügyeletét elkezdték a kormány feladatai közé tolni. Nemcsak ezért, de a kormánynak ezért is önállóbbá, függetlenebbé kellett válni a párttól, azt

³⁶ Uo.

a benyomást keletkeztetve, hogy a párt többé nem irányít közvetlenül, az esetleges beavatkozások semmiképpen sem párthatározatok alapján történnek. Mindezen kérdések részletes elemzésére nem tud kitérni a tanulmány, de mindenképpen kapcsolatot feltételez ezen aspektusokban a gyülekezési törvény megalkotásával. Mindennek okát tehát abban jelölhetjük meg, hogy törvényben kellett szabályozva lennie, hogy a rendőrség mikor és hogyan lép fel „állampolgári elégedetlenség” esetén. A törvényalkotásra sor került a pártállam végóráiban, de a korszerű, jogállami szabályozás alkalmazása, mint a következőkben tárgyalásra kerül, kezdetben komoly zavarokat okozott az új rendszerben, az új kormánynak.

Rendőrmisztériumból civil Belügyminisztérium

Bármennyire is fontosnak tűnnek a részletek – jogszabályok, percre lebontott események, a számtalan szempontból magyarázható nyilatkozatok, döntések – a taxisblokádnak kapcsán mindezeknél van fontosabb történelmi tanulság is. Nevezetesen az, hogy az évtizedekig lebilincselte társadalom reflexei, egy keletkezésekor valóban jogállami demokráciának készülő rendszerben, a szocializmustól örökölt súlyok alatt megmaradni igyekvő nemzeti kormánnyal szemben mutattak olyan indulatokat, amelyek az új típusú államiség törekvése miatt egy nemzeti tragédia veszélyével fenyegettek.

Az 1990 májusa után megalakuló Antall-kormány eltökélt és ezért a döntés személyi vonatkozásaiban jól érzékelhető szándéka volt a Belügyminisztérium (BM) arculatának megváltoztatása. A rendőrmisztériumból civil belügyminisztériumot kívántak kialakítani.³⁷ Ezt a célt szolgálta, hogy mind a minisztérium, mind pedig az Országos Rendőr-főkapitányság (ORFK) élére, korábban a civil szférában tevékenykedő jogi szakembereket nevezték ki. Horváth Balázs ügyvédként, Szabó Győző pedig az igazságszolgáltatás területén bíróként tevékenykedett megbízatása előtt.

A rendőrség élére tehát egy rendfokozat nélküli vezető került. Az arculat, a működés megváltozhat, de ami biztosan nem változik, hogy a vezetésben szükség van egy komoly, ténylegesen szakmai rendőri vezetőre is. Ő pedig Túrós András r. vezérőrnagy volt, Szabó Győző elődje a főkapitányi poszton, korábbi belügyminiszter-helyettes. A rendőrség élére 1989-ben a

³⁷ Lásd: Kukorelli István e könyv számára adott interjút.

Borsod megyei kapitányságról érkezett. Akkor ő javasolta Barna Sándort a Budapesti Rendőr-főkapitányság vezetőjének. Ez a leosztás tehát még egy '89-es történet. Az új kormány alatt Antall József miniszterelnök kérésére vállalta el az ugyan helyettesi, de ténylegesen szakmai-rendőri vezetői megbízatást.³⁸ Fontos adalék, hogy Túrós András tartották abban az időben a tömegrendezvények legkompetensebb szakértőjének.³⁹

A taxisblokádnál ideje alatt Horváth Balázs a döntéshozatali szinten kettős, belügyminiszteri és kormányfői minőségben volt jelen, mivel Antall Józsefet egészségügyi okokból helyettesítette. Így azokban a napokban a rendőrség kormányzati irányítása is különleges helyzetbe került. A kormány rendszeren a belügyminiszteren keresztül gyakorolja a rendőrség kormányzati irányítását, a miniszter pedig jogszabályokon és az állami irányítás egyéb jogi eszközei útján, tehát nem normatív módon irányít. Mivel az egyedi utasítás kiadása kizárt, ezért a legtöbb esetben az állami irányítás ún. egyéb jogi eszközével él, azaz utasítást ad ki. Utasítani pedig csak közvetlen alárendelt szervet, egységet lehet. Mivel az ORFK akkor már önálló hatóságként működő országos hatáskörű szerv volt, a gyakorlatban ez azt jelentette, hogy a belügyminiszter a rendőrséget konkrétan nem utasíthatta, ezt csak a főkapitány tehetette meg.

A gyülekezés szabadsága a jogállamok főbb vonásai közé tartozik, és bár az ezt szabályozó törvény a késő pártállami intézményrendszer átalakításának egyik első terméke volt, tulajdonképpen érdemi változtatás nélkül épült be az új politikai rendszer jogrendjébe is.

Ezt a taxisblokádnál okozta válságos helyzet kapcsán azért érdemes felvetni, mert a Magyar Népköztársaság (MNK) államrendje, de közrendje sem volt azonos a Magyar Köztársaságéval. A belpolitikai válsághelyzetek kezelése elsősorban a kormány feladata, természetesen adott esetekben a fegyveres testületek, főként a rendőrség bevonásával, közreműködésével. Ez a tétel így ebben a formában a pártállamban nem érvényesült. A Kádár-rendszer alatt a pártirányítás több évtizedes gyakorlata az MNK Belügyminisztériumában neurotikus állapotokat idézett elő, illetve hagyott maga után – megváltozott rendszerben – az Antall-kormánynak, így Horváth Balázs belügyminiszternek is.

³⁸ Lásd: dr. Túrós András e könyv számára adott interjút.

³⁹ *Elhajtottak és túlélők. Bossányi Katalin interjúja Kacziba Antallal. Mozgó Világ* 1999/11, 83–101.

Az érem másik oldala azonban az, hogy a dereguláció, a szervezeti-működési átalakítások és személycserék rövid időn belül nem tudtak megváltoztatni évtizedek alatt kialakult alapvonásokat. Minden hatalomnak elemi létérdeke, hogy a rend védelmét hivatott szervek, szervezetek jól működjenek, feladataikat jól végezzék. A rendvédelmi szervezeteknek mindenkor határozott identitásuk, hierarchiájuk van. 1990-ben az érdemi munkát kedvezőtlenül befolyásoló folyamatok, tehát a társadalmi, gazdasági és politikai változások okozta körülmények között kellett a rendőrségnek biztosítani a közrendet és közbiztonságot.

A legkedvezőtlenebb eleme mindennek a rendőri munka törvényes jogi szabályozásának hiánya volt. Az pedig 1990 októberében a hatalom számára is bebizonyosodott, hogy a kormány bizonyos intézkedéseivel olyan belpolitikai helyzeteket tud előidézni, amelyekben az események közvetlen függvényévé válhat a közbiztonság. Pontosabban ilyen helyzetekben a rendőrség képességeinek és készségeinek meghaladó mérlegelésre, döntések meghozatalára kényszerülhet. 1990-ben, a depolitizáltság első hónapjaiban, a rendőrség is minden bizonnyal próbálta sok esetben átmeneti szabályozások közepette az új politikai rendszerhez, az új hatalomhoz való viszonyban értelmezni önmagát. Ebben a nem szokványos lélektani állapotban különösen megterhelő volt minden illetékes számára az országos méretű válsághelyzet.

Gyülekezés a gyakorlatban

A következőkben az események hátterét kívánom megvilágítani a rendőrségi döntéshozatal és intézkedés lekövetésével a taxisblokádnál első 24 órájában, mivel a helyzet ún. erőszakos rendőri beavatkozással történő megoldása ebben a szakaszban volt valós megoldásként elképzelhető. Ebben a tükröben talán néhány fontos politikai döntés körülményeire is fény derül, vagy legalábbis határozottabb kontúrt kaphat, mint eddig.

A közterületekre tervezett tüntetést vagy demonstrációt be kell jelenteni az illetékes rendőrkapitányságnak. Ez azonban nem engedélyeztetési aktus, mivel a gyülekezési jog gyakorlása nem igényel állami hozzájárulást. Az előzetes bejelentésre a rendőrség felkészülési ideje miatt van szükség, hogy biztosítani tudjon, legyen képes megteremteni a közrend és a közbiztonság zavartalanságát. Ha azonban a rendezvény résztvevőinek magatartása, maga

a rendezvény a törvényességet veszélyezteti, és a rend másként nem állítható helyre, akkor a rendezvényt fel kell oszlatni.

Az összegyűlték létszámuktól és tudatos tevékenységüktől függően csoportot vagy tömeget alkotnak. A csoport létszámában kisebb, de térben egymáshoz közel álló személyek együttese, akiket közös tudati tényezők kapcsolnak össze, céljaik és tevékenységük nagy vonalakban azonos. Ahhoz, hogy a csoportból tömeg legyen, a megfelelő létszámon túl annak az ismérvnek is érvényesülnie kell, hogy benne a résztvevők hangulat-, érzés-, gondolat- és mozgásbeli megnyilvánulásai egységes célkitűzés szolgálatába álljanak, és ez irányítsa, mozgassa őket.

A tömeg lehet kíváncsiskodó, tüntető, illetve demonstráló. Utóbbi fajta tömeg felvonulással, transzparenssekkel, jelmondatok hangoztatásával, jelképes cselekményekkel nyilvánítja ki ellen- vagy rokonszenvét személyek, politikai eszmék ellen vagy mellett.

A tömeg szervezethez szerint lehet szervezetlen, a megjelenés helyszínén alkalmasszerűen szervezett, illetve szervezett, jellege szerint békés vagy ellenszegülő. Eszközei szerint megkülönböztetünk fegyvertelen, felfegyverzett és fegyveres tömeget.⁴⁰

A taxisblokádnak ideje alatt a fenti kategóriák és minősítések alapján nem volt egységes az a tömeg, amellyel a politikai hatalom, illetve a rendőrség szemben találta magát. Többféle és eltérő létszámú tömeg jelent meg az események alatt, amelyek sem hangulatukban, sem véleményükben, de főként céljaikban nem voltak teljesen, vagy megközelítőleg sem azonosak. A blokádot viszont egyértelműen a taxis megmozdulás résztvevői valósították meg.

1990. október 25-én 18.35-kor a BRFK Központi Ügyeletére az a bejelentés érkezett, hogy taxisok a kormány által elfogadott benzináremelés ellen tüntetni akarnak. A rendőrség taxisokkal való kapcsolatfelvételének körülményeit megörökítő dokumentumból⁴¹ kiderül, hogy a Magyar Nemzeti Pártnak volt egy bejelentett és a BRFK által biztosított rendezvénye a Kossuth téren.

A gyűlés becsült létszámával kezdetben körülbelül azonos számú taxis gyűlt össze a Dózsa György úton, és tájékoztatásuk szerint ők is a

⁴⁰ Katona András: *A gyülekezési jogról múltban és jelenben*. In: *Tüntetések könyve. Negyedszázad 56 tüntetése Magyarországon*. Szerk. Katona András, Salamon Konrád. Lakitelek, Antológia, 2014.

⁴¹ *Hadműveleti Napló*. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai. BFL

Parlament elé akartak vonulni. Ezzel nagyjából azonos időben ért véget a Magyar Nemzeti Párt Romhányi László által szervezett, 17.00-kor kezdődő gyűlése. A Parlament előtti tömeg létszáma 17.50-kor körülbelül 80-100 fő volt. Negyed hét körül a gyűlés résztvevői 16 pontjukat olvasták fel, majd fél hétkor a gyűlés véget ért, a tömeg megkezdte az elvonulást a Kossuth térről.

Az esemény biztosításának parancsnoka a budapesti rendőrségről Balogh János r. őrnagy volt. Ő utasította 18.35-kor Bártai István r. alezredest, hogy menjen a Dózsa György útra, és vegye fel a kapcsolatot a gyülekező taxisokkal, informálódjon. 18.50-kor Bártai r. alezredes jelentette, hogy a kapcsolatot felvette Horváth Pállal, a gyülekezők szervezőjével, aki tájékoztatta arról, hogy a taxisok a Parlament elé akarnak vonulni, hogy a kormánytól a benzináremelés azonnali visszavonását követeljék. 18.56-kor Barna Sándor budapesti rendőrfőkapitány jelentést kapott a helyzetről.

Bár a taxisok nem jelentették be demonstrációjukat 72 órával azt megelőzően, a fentiekből kiderül, hogy éppen a kapcsolatfelvétel idejében hagyták el a Romhányi-féle gyűlés utolsó résztvevői a Kossuth teret, tehát az eseményt biztosító rendőri jelenlét a taxisok által megnevezett helyszínen még rendelkezésre állt. A Kossuth tér alapvető rendőri biztosítását a főkapitány valószínűleg megoldhatónak tekintette, annak folytatódó fenntartása mellett döntött, és 19.00-kor utasítást adott a taxisok tüntetésének biztosítására.

Balogh r. őrnagy kapott utasítása értelmében intézkedett, erőket csoportosított át, mivel a Kossuth téren fel kellett készülni az odaérkező taxisok fogadására közlekedési és közrendvédelmi szempontból. Ezalatt éppen véget ért a kormányülés.

A taxisok rendőri kísérettel, vagyis rendőri biztosítással érkeztek a Kossuth térre. A konvojban érkező résztvevőkön túl, folyamatosan, több irányból érkeztek közben taxisok, valószínűleg a hírek hallatára. 19.40-re 500-600 taxi állt a Kossuth téren.⁴² 19.48-kor Majoros Zoltán r. százados jelentette, hogy a Kossuth téren felvette a kapcsolatot Horváth Pállal, a taxisok képviselőjével. Követelésük szerint Horváth Balázssal akartak tárgyalni az áremelés visszavonásáról, emellett az esetleges elutasítás esetére kilátásba helyezték, hogy a főváros összes közúti hídját teljesen lezárják.⁴³ A rendelkezésre álló források alapján a hidak lezárásának kilátásba helyezése az események során

⁴² *Uo.*

⁴³ *Jelentés*. Budapest, 1990. október 25. BRFK taxisblokáddal kapcsolatos iratai. BFL

ott hangzott el először. 20.10-kor Siklós Csaba közlekedési miniszter Horváth Balázs utasítására tárgyalta a taxisok képviselőivel, mindez csupán néhány percig tartott.⁴⁴ 20.25-kor Balogh r. őrnagy jelentette, hogy a tárgyalás befejeződött, a taxisok nem fogadták el a velük közölt álláspontot, amely szerint a kormány majd csak másnap tér vissza az ügy tárgyalására.⁴⁵ 20.35-kor a taxisok egy része elindult, hogy lezárja a hidakat, de jelentős számban a Kossuth téren is maradtak, várva a kormány benzináremelést visszavonó döntésére. Balogh r. őrnagy utasítást adott a hidak figyelésére.

A taxisblokád értékeléséről készített rendőri jelentések, feljegyzések több esetben megállapítják, hogy a legelején kellett és lehetett volna a rendőrség részéről határozottan fellépni, hivatkozva az 1989. évi III. törvényre.⁴⁶ Az események utáni különböző rendőri vezetői értékelésekben több helyen is olvasható tehát az a megállapítás, hogy a szervezőket figyelmeztetni kellett volna a törvény megsértésére, és fel kellett volna szólítani őket a rendezvény feloszlására a törvényes eljárásról való tájékoztatás mellett. Mivel ez a gyülekezés még nem szervezett típusú volt – hanem spontán jellegű vagy szervezetlen –, a határozott rendőri fellépés eredményes lehetett volna. A jelentésben foglalt szakmai vélemény egyértelműen kijelenti, hogy a taxisok általi hídlezárásokat a rendőrség nem tudta volna megakadályozni, körülbelül 20 perc alatt az meg is történt. Ezt követően a következő rendőri

⁴⁴ „Csütörtökön este a kormány tagjai közül először én találkoztam a taxisok képviselőivel, azt követően pedig a Parlament és a minisztérium között ingáztam.” In: László Ágnes: *„Ilyen indulatokra nem számítottam...” Beszélgetés Siklós Csaba miniszterrel.* Esti Kurir, 1990. 11. 01. 6.

⁴⁵ „A Miniszterelnöki Hivatal Személyzeti és Munkügyi Főosztály feljegyzése dr. Kajdi József közigazgatási államtitkár úr részére [a rendkívüli ügyeleti szolgálat tevékenységéről] (...) majd éjfél után Vándor István a Gabriel taxitól jelezte, hogy nemcsak a taxisok, hanem már a csőcselék is tüntet. Horváth Balázs belügyminiszter úr üzenete átadásra került a taxisok képviselőjének, hogy október 26-án 10:00 órakor a belügyminiszter fogadja őket. Ekkor Vándor István kijelentette, hogy ezek után semmiért nem vállal felelősséget, ami történik az ország területén a taxis tüntetéssel kapcsolatban, mert nem voltak hajlandók őt közvetlenül felhívni a kormánytól. Ekkor az ügyelet felhívta Rabár Ferenc pénzügyminiszter urat, aki vállalta, hogy felhívja közvetlenül Vándor Istvánt. Budapest, 1990. október 30. dr. Kodala László” Lakitelek, Rendszerváltó Archívum, Horváth Balázs-hagyaték

⁴⁶ *Jelentés a benzináremeléssel összefüggő válsághelyzet kialakulásáról és a tett rendőri intézkedésekről*, Országos Rendőrfőkapitány; Országos Rendőr-főkapitányság Karhatalmi és Biztosítási Osztály, Jelentés a benzináremeléssel összefüggő válsághelyzet tapasztalatairól. MNL OL XIX-B-14 ORFK 1992. évi iratai 3. doboz

intézkedés már csak az lehetett, hogy a már elfoglalt hidakhoz közlekedési járőröket indítottak az esetleges atrocitások megakadályozására.⁴⁷

Persze az események után, a belpolitikai válsághelyzet konzekvenciáinak utólagos tudatában, elfogadhatónak és egyszerűnek, talán túl egyszerűnek is tűnhetnek ezek a megállapítások. A néhány nap összetettsége okán határozottan állíthatjuk ezt. Barna Sándort, az akkori budapesti főkapitányt és az események ideje alatt tanúsított viselkedését, főként a Göncz Árpád köztársasági elnökhöz, Demszky Gábor frissen megválasztott főpolgármesterhez fűződő, és a helyzet kezelése során a sajtóban mindenképpen jól érzékelhető politikai-érzelmi azonosulással próbálták minősíteni, és felelőssé tenni utólag. Ezt a beállítást nagyon nehéz megítélni.

Egyrészt nyilvánvaló, hogy október 25. és 28. között a budapesti főkapitánynak több olyan lépése és megnyilvánulása is volt, amelyek alátámasztani látszanak ezt. Az azonban nem mellékes, hogy pontosan mely lépése, intézkedése volt az, amelyet nem kellő körültekintés, vagy ha úgy tetszik, nem megfelelő mérlegelés előzött meg, és ha volt ilyen, akkor azt milyen szempontok alapján hozta.

Tény, hogy roppant kényes helyzet alakult ki a Parlament előtt, hiszen a hidak lezárásával való fenyegetőzés a rendőrséget valószínűleg felkészületlenül érte, főleg ilyen létszám mellett. Talán ez az a lélektani pont, ahol a határozott fellépés elmulasztásának hibáját elkövethette a főkapitány, amennyiben volt ekkor lehetősége ennek megtételére rendőri erő, eszköz tekintetében. A dokumentumok alapján ez sem feltétlenül biztos. A taxisok demonstrációjának egyik vezéralakja először a kormányülés összehívásáig helyezte kilátásba a demonstráció fenntartását. Ekkor a késő esti, éjszakai órák közeledtével a budapesti főkapitány arra számíthatott, hogy a taxisok legkésőbb másnap, 26. reggelig felhagynak akciójukkal.⁴⁸ Számítása, ha va-

⁴⁷ Uo.

⁴⁸ A helyzetet ekkor talán még Horváth Balázs belügyminiszter sem vette túl komolyan, legalábbis ez derül ki Jeszenszky Géza visszaemlékezéséből: „Amikor este azt hallottam, hogy a hidakat lezárják, és nem lehet áthaladni, akkor fölhívtam a belügyminisztert ezen a bizonyos „K”-telefonon, *ám ő nagyon megnyugtató volt:* » Ó, semmi, majd ha jön a hideg, az éjszaka, ezek hazamennek, mert fájni fognak. De ha meg nem, akkor bedobjuk a Dunába a taxikat.« Ezt Horváth Balázs mondta. Nem nyugtatott meg teljesen, mert nem voltam benne biztos, hogy ez így fog történni, de mégiscsak ő volt akkor az ügyeletes ember.” Bába Iván: *Békés átmenet. Adalékok a kialakult rendszerváltáshoz.* Budapest, Demokratikus Átalakulásért Intézet, 2007. 186.

lóban ez volt, nem igazolódott be. Az esetről körülbelül fél órán belül minden kompetens és illetékes vezetőt értesítettek. 21.00-ra valamennyi közúti híd forgalmát a taxisok lezárták.

Adalékok az első rendőri intézkedésekhez

Szabó Győző országos rendőrkapitány Túrós András vezérőrnaggyal késő este a BRFK-ra érkezett. Országos rendőri irányító, operatív válságkezelő bizottságot állítottak fel, hogy tervszerűbbé váljon az adatgyűjtés, a tájékoztatás és a jelentések rendje. Minderre tehát a BRFK épületében került sor, itt egyébként jobban figyelemmel lehetett kísérni az eseményeket, mivel telepített videokamerákkal közvetlenül követhetők voltak a történések.

Az Országos rendőri irányító, operatív válságkezelő bizottság döntésének megfelelően készült el a terv a budapesti Duna-hidak (Árpád és Petőfi) eltorlaszolásának felszámolására. Az intézkedési terv megvalósíthatóságáról azonban az erről szóló jelentés is egyértelműen úgy fogalmaz, hogy az eredményes erőszakos beavatkozásra a rendőrség önmagában nem volt alkalmas, nem volt meg a szükséges létszám és a technikai eszközök sem. A deregulációs folyamatok következtében a rendőrségnek nem volt együttműködése a honvédséggel, de a határőrséggel és a tűzoltósággal sem.

Érdekes és tanulságos a területi rendőri szervekre vonatkozó megállapítás megfogalmazása: a területi rendőri szervek vezetői szinte mindenhol felvették a kapcsolatot az önkormányzati szervek vezetőivel, akik a rendőri vezetőket partnernek tekintették. A rendőrséggel való kapcsolattartással kapcsolatban a BM központilag kérte fel országosan a helyi önkormányzati vezetőket, a megyei tanácsoknak megküldött hivatalos levélen keresztül.⁴⁹

⁴⁹ „Belügyminisztérium Közigazgatási államtitkár. Szám: 3318/1990. Valamennyi megyei tanács elnökének, székhelyén: Kedves Elnök Úr! Országos és helyi érdek, hogy a közlekedési demonstráció során kialakult helyzet – a központi megállapodások idejéig is – a lehető legkisebb feszültséggel terhelte, atrocitásoktól mentes legyen. Ennek érdekében a következőkben kérem szíves intézkedését, a helyi körülmények megfelelő mérlegelése alapján: 1. Kíváncs, hogy a rend és a nyugalom biztosítása érdekében mindenütt tárgyaljanak a polgármesterek – az illetékes rendőri szerv vezetőjének bevonásával – a tüntetés vezetőivel, szervezőivel. A helyi tárgyalások során vessék fel az útlezárások liberalizálásának lehetőségeit és módjait. Az útlezárásokat is figyelembe véve szervezzék meg a település ellátásának minimális feltételeit. 2. Az önkormányzati vezetők és

A helyzetelemzést követően a rendőri vezetés tehát meghatározta a feladatokat, majd részt vett a demonstrálók képviselőivel folytatott tárgyalásokban. Ennek volt köszönhető az az eredmény, hogy a Lánchídon viszonylag folyamatos forgalmat sikerült biztosítani. Ezzel párhuzamosan a rendőri vezetés utasította a megyei és fővárosi rendőrkapitányságokat, hogy az úttorlaszokat békés módszerekkel – tárgyalással és meggyőzéssel – próbálják megszüntetni.

A Budapesti Rendőr-főkapitányságra vonatkozó főbb döntések között meg kell említeni, hogy ún. többváltozatos terv kidolgozásáról határoztak⁵⁰ a budapesti krízishelyzet feloldására vonatkozóan, illetve speciális lebeszélő csoportokat hoztak létre, akik folyamatosan tárgyaltak a demonstrálók képviselőivel. 26-án hajnali 3 órakor a BRFK-n, a főkapitányi tárgyalótérben rendkívüli parancsnoki megbeszélés kezdődött,⁵¹ amelyen Túrós András rendőr

apparátusok tartanak tügyeletet a város, illetőleg községházán. Tegyenek meg mindent a megrekedt utasok megsegítése, különösen élelemmel, ivóvízzel való ellátása érdekében, továbbá a sürgős egészségügyi ellátás biztosításáért. Ehhez szükség esetében vegyék igénybe a polgári védelmi tartalékok indokolt részét. Budapest, 1990. október 27. Köszönettel és üdvözléssel: Kiadmány hitelűl: dr. Verebélyi Imre sk.” MNL OL XIX-B-I-be BM Választási Iroda 219-2/45/1990 7. doboz

⁵⁰ „BRFK Titkársága Feljegyzés 1990. október 26. 12.00. A hivatalos értékelések a demonstrációk törvényellenességét elsődlegesen a bejelentési határidő be nem tartásával, illetve a bejelentés hiányával indokolja. Ezek azonban csak formai okok. A tartalmi okokra kellene hangsúlyt fektetni; a gyülekezési jogot oly módon gyakorolják, hogy megvalósítják mások jogainak és szabadságának sérelmét azzal (1989. III. tv. 2. § 3. bek.), hogy a demonstrációk a közlekedés rendjének aránytalan sérelmét eredményezte (1989. III. tv 8. §. 1. bek.), ez utóbbi tartalmi oldalról alapozhatta volna meg a tiltása. A válsághelyzet megoldásának lehetőségei: A Kormányzati szintű döntés: A1 a sérelmezett intézkedés visszavonása; A2 a demonstrációk feloszlására; B Kormányzati szintű politikai megegyezés, amely biztosítja a közlekedés zavartalanágát.”

A feljegyzés érdekessége, hogy mivel nem volt elegendő és megfelelő rendőri erő, illetve képesség a demonstráció feloszlására, a legcélravezetőbb megoldás módjaként a kormányzati szintű tárgyalásokat tartja a feljegyzés. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL

⁵¹ BRFK Titkársága által készített emlékeztető. Készült a BRFK-n, a főkapitányi tárgyalótérben október 26-án 03.00-kor kezdődött rendkívüli parancsnoki megbeszélésen. Jelen volt: dr. Szabó Győző ORFK fk.; dr. Túrós András r. vezérőrnagy ORFK vezetőjének általános és szakmai helyettese; dr. Barna Sándor r. vezérőrnagy BRFK fk.; Vörösmarti Mihály r. ezredes Rendőri Ezred parancsnoka; Dr. Balatoni István r. ezredes fk. bünyügyi helyettes; Valenta László r. ezredes fk. anyagi-pénzügyi helyettes; dr. Balogh János r. őrnagy mb. fk. közrendvédelmi helyettes; Berkesi Ferenc r. ezredes BRFK Központi Ügyeleti Osztály vezetője; dr. Hodula Attila r. alezrdes BRFK közlekedésrendészet

vezérőrnagy, az országos rendőrfőkapitány általános és szakmai helyettese a lehetséges intézkedésekről, teendőkről folytatott megbeszélést munkatársaival. Elhangzott, hogy gépjárművek erőszakos eltávolítására csak miniszteri parancs után kerülhet sor. Ez állt arra az esetre, ha Horváth Balázs belügyminiszter ragaszkodik eredeti döntéséhez, és megerősíti a gépjárművek erőszakos eltávolítására vonatkozó korábbi parancsát. Mindebből az is kiderül, hogy hajnali 3 órára már volt a belügyminiszter részéről kiadott utasítás. Az eltávolítást részben kézi erővel, másrészt szállító járművekkel tervezték megvalósítani. Az értekezletről készített feljegyzésből tudható, a rendőri vezetés javasolta Horváth Balázsnak, hogy reggel találkozzon a taxisok képviselőivel. Mint ismeretes, a belügyminiszter a rendőrség részéről érkezett kérést elfogadta. További lépésként fogalmazódott meg, hogy amennyiben nem oldódik a feszültség a fővárosban, és ekkor már országszerte, úgy a rendőri vezetés javasolja összehívni a kormányülést, amelynek egyben a médiában való nyilvánosságra hozatalát is szorgalmazták. Ma is hangsúlyozandó döntés – főként a taxisblokád politikai utóélete kapcsán –, hogy a rendőröknek a fegyverhasználatot egyértelműen és nagyon határozottan megtiltotta a rendőri vezetés. Kezdetben a terv az volt, hogy a Lánchidat azonnal, az Árpád hidat 6 és 7 óra között foglalják el a rendőri erők. Meghatározták a végrehajtás során alkalmazott módszert: felszólítás, annak videofelvétellel történő rögzítése, a gépjárművek eltávolítása csak külön utasítás szerint. Pénteken csak az említett két híddal számoltak, a többi felszabadítását megfelelő erő és eszköz hiányában nem tudták vállalni.

„Szekond plán”

– elmaradt vagy megghiúsult rendőri beavatkozás

Az erőszakos rendőri intézkedésre vonatkozó rendőri parancsot tehát a már késő éjszaka kiadott, de megerősítésre váró döntés függvényeként értelmezhetjük, hiszen ehhez készenlétbe kellett helyezni a szükséges és egyben hiányzó szállító járműveket.

07.43-kor rádión közölték, hogy a rendőri állomány 8 óráig, vagyis a belügyminiszter és a demonstrálók képviselői közötti tárgyalásokig

vezetője; B. Szabó Ernő r. alezredes Rendőri Ezred törzsfőnöke. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL

semmiképpen sem kezdeményezhet erőszakos intézkedést. Vagyis a rendőri vezetés ekkor a tárgyalások eredményétől függő utasításra várt.

08.30-kor a budapesti rendőrfőkapitány szobájában Szabó Győző, az országos rendőrfőkapitány telefonon beszélgetést folytatott a belügyminiszterrel, aki utasításba adta a kormány döntése alapján, hogy a jogellenesen fellépő és tilosban parkoló taxisokkal szemben határozott intézkedéseket kell hozni. Annus Antal tábornoktól, a Honvédelmi Minisztérium közigazgatási államtitkárától kérni kell a honvédség szállító járműveiből, amelyek használatával, rendőri erőkkel fel kell lépni a szabálytalanul és jogellenesen a közlekedés rendjét akadályozó gépjárművek vezetőivel szemben. 08.35-kor Túrós András telefonon beszél Lőrincz Kálmánnal, a Magyar Honvédség főparancsnokával.⁵²

A Magyar Honvédség tervezett, de elmaradt aktív részvételével kapcsolatban fontos néhány körülményt tisztázni. Kajdi József, a Miniszterelnöki Hivatal vezetőjének visszaemlékezése szerint az első intézkedések egyike volt, hogy ő beszélt Fehér Józseffel, a Honvédelmi Minisztérium jogi főosztályvezetőjével, majd együtt felkeresték Horváth Balázst, előkészítve egy titkos határozatot, amelynek lényege az volt, hogy a magyar honvédség műszaki alakulatai – utak, hidak építésénél használatos – nehézárművekkel elszállítják a gócpontoktól a blokádot fenntartó járműveket. Mindez azzal a kilátásba helyezett intézkedéssel volt érvényes, hogy amennyiben a taxisok nem hajlandóak elvonulni, úgy a rendőrséget be kell vetni. Kajdi József elmondása szerint az intézkedés elgondolásai alapjául a gyülekezés jogszerűtlen gyakorlásának megvalósítása állt, mivel az más szabadságjogokat korlátozott és nem jelentették be az előírások szerint. Miután Horváth Balázs aláírta a határozatot – két kormányülés között a kormányfő hozhat egyedül kormányhatározatot azzal a kikötéssel, hogy a következő ülésen tájékoztatni kell a kormányt a határozatról –, majd nyilvánosan közölték az álláspontot.⁵³

Az alábbiakban, a sajtóban korábban megjelent telefonbeszélgetéseket közöl a tanulmány.⁵⁴ A beszélgetés telefonon, Horváth Balázs és Szabó Győző között zajlott le 26-án, pénteken, a kora reggeli órákban.

„Szabó Győző: Halló. Szabó Győző... Itt vagyok a Budapesti Rendőr-főkapitányságon.

⁵² BRFK *Feljegyzés 1990. október 26-án 07.00 órától*. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai BFL

⁵³ Kajdi József visszaemlékezése. Bába Iván: *i. m.* 179–180.

⁵⁴ *Talált tárgy*. Beszélő, 1994. január 20. 10–11.

Horváth Balázs: Éppen titeket kerestünk. Te, Győző, a következő lenne a kérésem, már beszéltem az Annus tábornok úrral, a HM államtitkárral, az lenne a kérése, hogy jó lenne, ha föl hívnád, én meg tudnám adni a telefonszámát, és az egyik nagy hidat, azt döntse el a Barna, ezt a katonaság segítségével, vele meg kell beszélni, ezt mindenféleképpen meg kell tisztítani, mert megáll Budapesten az élet. A katonák segítséget fognak adni, és beszéljétek meg az Annus tábornok úrral. 7 óráig otthon várja a hívásokat. Diktálnám a lakásának a telefonszámát.

Szabó Győző: Egy pillanat, mondjad.

Horváth Balázs: (Bemondja a telefonszámot.) Csak vonal van otthon a lakásán, és 7 óráig várja a hívásokat.

Szabó Győző: Na most kérlek szépen, az egyik híd, a Lánchíd az szabad. Arra való tekintettel, hogy a taxisok vezetője az arra számít, hogy te 8 órakor fogadod őt. És ennek a teherfuvarozó társaságnak a képviselőjét. Tehát a Lánchidat, azt szabadon hagyták, most az erős rendőri forgalomirányítással nagy nehezen ezen megy a forgalom. Ugyanakkor arra vonatkozóan vannak információk, hogy nemcsak a hidakat foglalják el, hanem megbénítják Budapest összes csomópontját, tehát felmerül az a kérdés, hogy hiába szabadítunk fel hidat, tulajdonképpen Budapest közlekedését nem lehet megoldani. Kérlek szépen, most jelentették, hogy mindenütt megáll az élet.

Horváth Balázs: A következő lenne a kérésem, hogy vegyétek fel az Annus tábornokkal, erre van egy terv, vegyétek fel az Annus tábornok úrral a kapcsolatot, és a katonaságot be kell vonni, én már beszéltem vele, és a katonaság segítségével biztosítani kell a forgalmat. Azokat a gépkocsikat, amely taxigépkocsik a forgalmat akadályozzák, katonai segítséggel el kell szállítani, és meg fogjuk tenni, amit utána majd kell, de az, hogy pár száz taxis...

Szabó Győző: Kérlek szépen, a *Naptévé* behívta a Barna urat, mit mondjon?

Horváth Balázs: Mondja meg, hogy velem tárgyalt, és mondja meg, hogy biztosítani fogják, ha szükséges, a katonaság segítségével, az lehetetlen dolog, hogy pár száz ember egy székesfőváros közlekedését megbénítja. Szedjétek össze ilyen adatokat, hogy nem tudnak átmenni a mentők, az emberek nem tudnak munkába menni, tehát arra hegyezze ki, arra hívd föl a Barna figyelmét, arra hegyezze ki, hogy nem tudnak dolgozni az emberek, gazdaságilag milyen hihetetlen kárt jelent, nem jutnak el a kórházba, a mentőkben sírnak a szülő anyák, ilyeneket mondjon.

Szabó Győző: Kérlek szépen, az egész országban a helyzet hasonló, minden nagyvárosban, utolsó információ, hogy a határokat is lezárták. Ez egy egész országra kiterjedő akció, aminek borzasztó nehéz lesz a felszámolása. Na, most azt kérjük, hogy fogadd ezeket az embereket, és próbálj tárgyalni velük.

Horváth Balázs: Én fogadom őket, az természetes.

Szabó Győző: És a kormány is foglaljon ebben a dologban állást, mert rendőri eszközökkel ezt nagyon nehéz megoldani, szinte lehetetlen.

Horváth Balázs: Állást fog foglalni a kormány is, de vegyétek fel az Annussal a kapcsolatot, és erre van egy Budapest közlekedésére egy terv, a katonaságot be kell vonni, és biztosítani kell.

Szabó Győző: Jó, ami rám tartozik, azt megcsináljuk, az utasításodnak megfelelően.

Horváth Balázs: Köszönöm szépen. Szerbusz.

Horváth Balázs: Te, és még egyszer, hívd fel a Barna tábornok úr figyelmét arra, hogy gazdaságilag, egészségileg, orvosi ellátás, fölmérhetetlen kár ennek a pár embernek a kiabálása.

Szabó Győző: Jó rendben van.

Horváth Balázs: Köszönöm szépen.

Szabó Győző: Kérlek szépen. Szerbusz."

A telefonbeszélgetést követően az országos rendőrfőkapitány minden bizonnyal a belügyminiszterrel folytatott beszélgetésnek megfelelően intézkedett, majd a fejleményekről telefonon tájékoztatta Horváth Balázst.

„Horváth Balázs: Halló.

Szabó Győző: Szabó Győző vagyok.

Horváth Balázs: Szerbusz, Győző. Balázs. Parancsolj.

Szabó Győző: Kérlek szépen, az Annus tábornok úrral beszélünk, nincs arról szó, hogy a honvédség nekünk ebben az ügyben segítséget tudjon adni.

Horváth Balázs: Miért?

Szabó Győző: Mert a honvédség parancsnokával is beszélünk, amit fel tudtak ajánlani: szállítóeszközök. Semmi más.

Horváth Balázs: Igen. Azok kellenének.

Szabó Győző: Tehát ha találkozol ezekkel az urakkal, akkor erről legyél tájékoztatva.

Horváth Balázs: Jó, kösz szépen, szerbusz.

Szabó Győző: Szerbusz.”⁵⁵

Utóbbi intézkedés alapjául született meg a kormány 3420/1990. katonai-technikai eszközöknek rendfenntartási célra történő igénybevételéről szóló határozata, amely elrendeli, hogy a rendőri eszközök kiegészítéseként a Magyar Honvédség parancsnoka a szükséges technikai eszközöket⁵⁶ a ke-

⁵⁵ Dr. Pintér Sándor r. altábornagy úrnak, országos főkapitány részére készített írásbeli jelentés (111-48/1994.)

„A Beszélő politikai és kulturális hetilap 1994. január 20-ai, V. évfolyam 3. számában „Talált tárgy” címmel megjelent cikkben közöltek valóságtartalmát ellenőriztem és az alábbiakat állapítottam meg. Az 1990. októberi, úgynevezett „Taxisblokádhöz” kapcsolódó főkapitánysági iratok a 111-019/8/1990. számon kerültek irattárazásra, melyek tartalmazzák, hogy dr. Barna Sándor r. vezérőrnagy, akkori budapesti rendőrfőkapitány vezetésével a főkapitányi iroda-helyiségében válságtárb működött, az ott elhangzottakról – időrendi sorrendben, időpontok feltüntetésével – emlékeztetők, feljegyzések készültek, ugyanakkor mindezek többségükben magnetofon felvételeken is rögződtek. A válságtárbhoz rendelt jegyzőkönyvvezetők visszaemlékezései szerint a főkapitányi telefonkészülékre kötött, feltehetően orsós-, továbbá kazettás magnetofon, illetve mikrokazettás diktafon egyoldalú, kihangosítás esetén a kétoldalú telefonbeszélgetéseket, valamint az irodában elhangzottakat rögzítette. Az irattárazott anyagok között orsós szalagok, magnetofon kazetták nem találhatók, és utalás sincs arra, hogy azoknak mi lett a további sorsa.

A jegyzőkönyvvezetők emlékezete szerint a besorszámozott kazetták hanganyaga átmásolásra került egy orsós szalagra, majd az összes hangfelvétel Barna úrnak lett átadva. Barna úr – nyugállományba helyezéskor – a főkapitányság vezetését – feltehetően a nála lévő iratokat is – az akkori bűnügyi helyettesnek, dr. Balatoni István r. ezredes úrnak adta át.

Az emlékeztetők, illetve feljegyzések tartalma alapján erősen valószínűsíthető, hogy a cikkben közölt első három beszélgetés hiteles és a Budapesti Rendőr-főkapitányságon készült hangfelvételeket adja vissza, míg a negyedik beszélgetés megtörténte utaló adat az iratok között nem található. Kérem jelentésem elfogadását. Budapest, 1994. január 20. dr. Bodrácska János r. vezérőrnagy.” BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL

⁵⁶ Az ún. szükséges technikai eszközökről már az események után íródott főkapitányi jelentés egy mellékletéből pontos képet alkothatunk: „A rendőrségek technikai eszközökkel történő megsegítése a Magyar Honvédség részéről. Az 1990. október 26-tól 28-ig tartó országos demonstráció egyik legfontosabb szakmai tanulsága, hogy a rendőrség saját erejével ilyen jellegű demonstráció megszüntetésére képtelen. Nem állnak rendelkezésre azok a járművek, technikai eszközök, melyek meglete nélkül akár járművekből, akár más tárgyakból alkotott úttorlasz elfogadható időn belül megbontható és a forgalom

zelő személyzettel együtt a rendfenntartó erők parancsnokainak soron kívül bocsássa rendelkezésére, ezeket az eszközöket és a személyzetet a rendőrségnek alárendeli. A kormányhatározat aláírója a miniszterelnök helyett Horváth Balázs volt.⁵⁷

Az akciót a Rendőri Ezred igénybevételével, szükség esetén a Miskolci Zászlóalj felrendelésével tervezték végrehajtani. A rendőri vezetésnek kiadták, hogy tartsa a kapcsolatot Korinek Lászlóval, a BM rendészeti helyettes-államtitkárával, akinek az intézkedés jogszabályi háttérét kellett kidolgoznia, megvizsgálnia. Az utasítás szerint a fentiekhez a rendőri vezetőknek intézkedési tervet kellett készíteniük, meg kellett beszélniük a feladat végrehajtásának rendjét. Az akciónak 10, de legkésőbb 11 órai időpontban kellett

fenntartható. A honvédséggel történt egyeztetés után egyértelművé vált, hogy – jogilag tisztázott együttműködés esetén – milyen honvédségi eszközökkel lehet számolni. ezek: – darus autómentő /ZIL, Tátra típus/, mely alkalmas bármilyen súlyú és méretű kamion vontatására is, – vontató /KRAZ 255, URAL 4320, RÁBA típ./ mely megemelés nélkül szintén alkalmas bármely súlyú és méretű kamion vontatására, – különböző típusú /ZIL, AVIA, stb. típ./ gépkocsik, melyek alkalmasak kisebb tehergépkocsik és személygépkocsik vontatására, – AVIA típ. autómentő, mely 1 db személygépkocsi elszállítására alkalmas. A nagy teljesítményű darus és vontató gépkocsikból Budapest környékéről 5-10 db-t lehet mozgósítani, a kisteljesítményű vontatók nagyobb mennyiségben állnak rendelkezésre. Személygépkocsi elszállítására alkalmas AVIA gk.-ból csak néhány darabbal rendelkezik a honvédség. Tekintettel arra, hogy darus vontató gépkocsikkal egy-egy úttorlasz elbontása fél órát, vagy annál több időt is igénybe vesz és egy új járműtorlasz kialakítása néhány perc alatt elvégezhető, lehet, hogy az útfelszabadítás meglehetősen durva, de egyetlen lehetséges módját kell választani, a járműveknek helyzetüktől független irányból történő erőszakos félretolását. Ehhez BAT lánctalpas műszaki gépek különböző változatai vehetők igénybe. Személygépkocsik erőszakos félretolásához esetleg alkalmas lehet a KRAZ 2014. típ. gépkocsi hókével szerelt változata. Fentiekén kívül a rendőrségi erők megerősíthetők mentő és szállító gépjárművekkel. A már megtisztított utak hatékony lezárásához a honvédségnél rendszeresített 1,8 m átmérőjű, összenyomva (szállítási mód) 80 cm, kihúzva max. 25 m hosszúságú szöges dróthenger alkalmazható. Vízen való átkeléshez vagy PMP szalaghidat vagy kompátkeléshez PTSZ típ. kompokat (1 PTSZ 1 db tkg. szállítására alkalmas) tud a hadsereg biztosítani. A CB és amatőr rádiósávok zavarásához a technikai eszközei rendelkezésre állnak. Budapest, 1990. október 30., Vörösmarti Mihály rendőr ezredes” Szabó Győző országos rendőrfőkapitányi jelentése a benzindremeléssel összefüggő válsághelyzetről, 2. sz. melléklet (másolat). Lakitelek, Rendszerváltó Archívum, Horváth Balázs-hagyaték

⁵⁷ A kormány 3420/1990. számú határozata. MNL OL XIX-A-127-b Minisztertanácsi előterjesztések és határozatok 1990. 9. doboz; Lakitelek, Rendszerváltó Archívum, Horváth Balázs-hagyaték (másolt példány)

volna kezdődnie, azzal a belügyminisztériumi kikötéssel, hogy a határozott fellépés indokolt.⁵⁸

A belügyminiszteri utasításnak megfelelően 9.10-kor rendőri vezetői operatív értekezlet kezdődött. Döntés született arról, hogy az Árpád híd megtisztításával kell kezdeni az akciót, amelyhez Vörösmarti Mihály r. ezredesnek három akciócsoport szervezését adták ki. Ezek végezték volna a honvédségi gépjárművek bevonásával a híd megtisztítását. Ennek kiegészítésül azonban nyomatékosan megismételték, hogy az eltávolítandó gépjárművek vezetőit, tulajdonosait ismételtelen fel kell hívni a jogsértések megszüntetésére, kérni kell, hogy távozzanak a helyszínről. A második felszólítás után további 2-3 perc türelmi időt kell biztosítani, majd utána hozzá kell kezdeni a gépjárművek elszállításához. Egyértelmű kikötés volt – lévén nem hirdettek szükségállapotot –, hogy az akció során katonák nem intézkedhetnek, az intézkedések során nagyfokú türelemre hívták fel a rendőrök figyelmét, a fegyverhasználatot megtiltották számukra. Az akció során a személy- és vagyonbiztonságra kiemelt figyelmet szenteltek, de a tömegoszlatáshoz szükséges vízágyúkat, könnygázgránátokat készenlétbe helyezték.⁵⁹

A rendőrhatalóságok fegyverhasználatával kapcsolatban fontosnak mutatkozik az ezzel kapcsolatos szabályozások rövid ismertetése. Az 1/1990. sz. BM rendelet alapvetően átvette az 1963. évi 22. tvr. rendelkezéseit, ez az egyik legfontosabb szabályozás, amely a rendőrség fegyverhasználati jogával kapcsolatos. A rendőrség fegyverhasználatára nemcsak joga a testület tagjainak, hanem bizonyos esetekben kötelezettsége is. Az akkori szabályozás szerint a fegyverhasználati jog a közbiztonságra és a közrendre súlyos veszélyt jelentő csoportosulás szétesztelésére is kiterjedt. Szigorító rendelkezése volt azonban a rendelkezésnek, hogy ha olyasvalakinek az életét vagy testi épségét is veszélyeztetik, akivel szemben nem áll fenn a fegyverhasználat feltétele, akkor nem lehet fegyvert használni. Egy tömeg esetében annak minden tagjával szemben fenn kell állnia az egyedi rendőri fegyverhasználat esetének.

A 15/1990. (V.14.) BM rendelet a rendezvények rendjének biztosításával kapcsolatos rendőri feladatokról, annak 15.§ 3. bekezdése szerint a rendőrségnek a rendezvény feloszlatásakor jól hallható módon figyelmeztetnie

⁵⁸ Feljegyzés 1990. október 26-án 08.30-kor a dr. Szabó Győző és Horváth Balázs belügyminiszter között történt telefonbeszélgetésről. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL.

⁵⁹ Feljegyzés, Budapest, 1990. október 26-án 09-10 órakor kezdődő operatív értekezletről. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai BFL.

kell a résztvevőket, hogy ha törvénytörő magatartásukkal nem hagynak fel és önként nem távoznak el a helyszínről, akkor a rendőrség szétesztelheti a tömeget, akár kényszerítő eszközök igénybevételevel, tehát erőszakosan. A felszólítást további két alkalommal meg kell ismételni, és azt követően lehet az oszlatást megkezdeni. A fegyverhasználatot a kényszerítő eszközök közé kell érteni, de ennek pontos módszertana volt (és van is), amelyet a karhatalmi szabályzat tartalmazott. Célzott lövést csak arra lehet leadni, akivel szemben a fegyverhasználat esetei közül valamelyik fennáll. A rendőrség tehát különlegesen indokolt, végső esetben, meghatározott módon használhatott volna fegyvert. A zárt rendőri egységek fegyverhasználatára csak parancsra, a csapatrendőri tevékenységet szabályozó karhatalmi szabályzat előírásai által szabályozott szigorú előírások alapján kerülhetett volna sor.

Összességében megállapítható, hogy az előkészületekben már tapasztalható volt a feszültség. A taxisok a délelőtti folyamán, a folyamatban lévő rendőri intézkedésekkel kapcsolatban rövid időközönként információt cseréltek, azokat szinte szinkron lekövették.⁶⁰

⁶⁰ „Taxisok rádióforgalmának lehallgatása 1990. október 26. (...) 09.42: A taxisok jelentik az M-3 autópálya, valamint a Budakeszi út lezárva Sashalom felől 3 db orosz tehergépkocsi közeledik, a taxisok át akarják vizsgálni. A taxisok szerint – a József Attila színházhoz több tehergépkocsin civil rendőrök érkeznek, provokálni akarnak. 09.45: Valamennyi taxis csatornán bemondva a következő: „A rendőrség PSZH-kat vet be, ahol megjelennek, ott oszlanak szét – és máshol gyülekezzenek.” 10.25: A taxi átjátszó-állomások védelmére intézkedést megtették. /Minden átjátszóhoz kocsit tömeget küldtek./ 10.29: A Rendőrség jármű elvonatást tervez, nem ellenállni, hagyni hogy csinálják. ezt a járműtömeget csak tárgyalással lehet eltüntetni. (...) 10.45: A rendőrség vízágyúkkal készülődik, a vízágyú kiviszi a szélvédőt, az aggregátor hogyan ég?, úgy, mint az üzemanyag, amit rádobnak. Kerüljük az atrocitásokat, nyugtassuk meg az embereket. Csépany Gábor a rádiótaxisok elnöke elindult. Megkülönböztető jelzéssel engedjék át. 10.50: ...Délben megkezdte a rendőrség a hidak megtisztítását. A belügyminiszter törvénytelennek nyilvánította a taxisok akcióját. Megszakadtak a tárgyalások, 12.00 órakor a Kossuth téren lesz valami, a rendőrségi akcióra fel kell készülni. 10.50: A tárgyalások megszakadtak a kormány és a taxisok között. 10.50: Semmi provokációra ne reagáljunk. 11.02: Budai oldalra vezénylik át a rendőröket. 11.03: Árpád hídra a rendőrkonvoj elindult, mindenki zárja le a kocsikat, személyi sérülés ne legyen. 11.04: Hívják ki a Szabad Európát, és a Fekete Dobozt-t is. 11.04: A Kerepesi úti laktanyából várják a rendőrök kivonulását. 11.00: A csatorna Csépany Gabié lesz, mert a Kossuth Rádió félrevezeti a lakosságot. (...) 11.10: Vízágyúk elindultak, az Árpád hídhöz, ki mit tud erről? Mosatunk. 11.11: Kapcsolat van-e a tárgyalókkal? A 309-el, ha van kapcsolat, akkor várják a hívását. A Kerepesi úti Rendőri ezred laktanyájába belátni, látják, hogy a rendőrök felsorakoztak, kint állnak a vízágyúk és a gépjárművek. Zárják le a laktanya

10.50-kor Barna Sándor telefonon beszélt Horváth Pállal, a taxisok képviselőjével, egyeztetés céljából behívta a BRFK-ra. 11 óra 2 perckor Horváth Balázs bejelentette, hogy a helyzet felszámolásához megvannak a törvényes eszközök, és déltől megkezdik az akciót. 11.15-kor az ORFK vezetője Korinek László rendészeti helyettes államtitkárral megbeszélést folytatott, jelentette neki, hogy a honvédség visszalépett.⁶¹ 11.25-kor Barna Sándor telefonon jelentett a belügyminiszternek. Horváth Balázs ennek ellenére utasítást adott, hogy Szabó Győző adja ki az intézkedést, ismertetve a kormányhatározatot, a honvédség szükséges technikai eszközökkel való segítségéről. 11.30-kor Szabó Győző telefonon egyeztetett Lőrincz altábornaggyal a döntésről. Túrós András intézkedett, hogy rendőrségi gépjárművekkel segítsék a honvédségi technikát az Árpád hídhöz. 12.00-kor Barna Sándor telefonon jelentést adott Göncz Árpádtól Horváth Balázsnak, miszerint a helyzet bonyolulttá vált, az Árpád hídon komolyabb ellenszegülő tüntetés kezdett kibontakozni, amely erőszakos jellegű.

Szinte rögtön ezt követően miniszteri döntés született arról, hogy vonják vissza a rendőri erőket. Túrós András kiadta az ennek megfelelő intézkedést. 12.05-kor Barna Sándor diszpécseren szintén intézkedést bocsátott ki, azonnal jelentést kért minden eseményről. 12.10-kor László Györgynek (Magyar Rádió) nyilatkozott, miszerint a budapesti rendőrség erőszakkal nem lép fel. 12.30-kor a taxi képviselői Barna Sándor kérésére megjelentek, a főkapitány

kijáratait. Lehallgatják a taxisok adását. Nem érnek vele semmit, az autókat nem tudják eltolni. 11.15: A vízagyúk ellen védelem kell. Mi szidtuk a kommunistákat? Hát ezek rosszabbak. A Kossuth Rádió a kormány szócsöve, úgy, mint 1956-ban. 11.15: Délben megkezdik a tisztítást a rendőri erők. /Árpád híd/ 11.18: Felmásztak az oszlopokra, látják a rendőrök eligazítását, Pest megyéből erősítést küldenek, ha kell, a Hős utcai kapun milyen a kijárási? a szovjet laktanya kapuján is ki tudnak jönni. 11.20: Ferihegy I. kijáratát kellene zárni jobban, mert ott kiszivárognak. 11.25: A Kerepesi úti laktanya első, hátsó bejáratát KAMAZ tehergépkocsival elzárják. 11.46: A laktanyai kapunál, szólunk, ha ki akarnak törni, Válasz: akkor ebből 1956 lesz. Budapest, 1990. október hó 26-án. Vörösmarti Mihály rendőr ezredes Parancsnok" BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL

⁶¹ „A köztársasági elnök azonnal kiadott egy főparancsnoki parancsot, határozatot és kommunikét. Szeretném hangsúlyozni, hogy a köztársasági elnök békeidőben nem főparancsnok, semmilyen joga nincs közvetlen utasításra a honvédelmi erők felé. Ennek ellenére a köztársasági elnök úgy érezte, hogy neki ezt ki kell adni. Nyilvánvaló, hogy elkészítették és aláírták. Aminek az volt a lényege, és a kommuniké is erről szólt, hogy megtiltotta a honvédségnek a beavatkozást. Így belépett a történetbe a köztársasági elnök.” Kajdi József visszaemlékezése Bába Iván: *i. m.* 179-180.

hangsúlyozta, hogy a fővárosi rendőrség nem lép fel erőszakkal. 12.45-kor Barna Sándor újból nyilatkozott a sajtónak, hogy amennyiben olyan intézkedésre kényszerítik, utasítják, lemond, ezt jelentette Horváth Balázs miniszternek is. 12.55-kor jelentett a belügyminiszternek, aki ismételten hangsúlyozta, nem lesz erőszakos beavatkozás, és hogy 15.00-kor ismét kormányülés lesz.

15.50-kor Pick Róbert ezredes értesítette a budapesti főkapitányt telefonon, hogy jelenjen meg Göncz Árpád köztársasági elnöknel. Barna Sándor a berendelését jelentette Szabó Győző országos rendőrfőkapitánynak, majd távozott. 16.30-kor a belügyminiszter beolvasta a kormány nyilatkozatát a TV rendkívüli adásában. 16.55-kor Barna Sándor jelentést tett az országos rendőrfőkapitánynak a köztársasági elnökkel történt megbeszélésről, majd 17.09-kor beszélt Györgyi Kálmán főügyésszel. Tájékoztatta az intézkedésekről, vagyis, hogy nem lesz erőszakos beavatkozás a fővárosban. A főügyész támogatta az intézkedést.⁶²

Az események ilyen felbontásban két fontos megállapításra adnak lehetőséget, amelyek közül az egyik az, hogy valóban csupán néhány percen múltott a rendőrség bevetése. A köztársasági elnök, mint a hadsereg főparancsnoka egy alkotmányjogilag vitatható parancsot adott ki a Magyar Honvédség vezetése részére, miszerint a honvédség semmilyen módon sem vehet részt a rendteremtésben, tehát az eszközeit sem kölcsönözheti a rendőrségnek. Mindez szinte zűrzavarosnak mondható kommunikációs csatornákon jutott el még éppen időben, az egyébként már pattanásig feszült helyzetben az illetékesekhez. A másik pedig az, hogy Barna Sándor lépései ezekben a percekben a függelmi viszonyok ismeretében meglehetősen különös képet festenek, de legalábbis egy további kutatás tárgyát előlegezik meg.

Önértékelés

Október 26. délutántól a rendőrség bevetésével történő rendcsinálás lekerült a kormány lehetséges megoldásainak listájáról.⁶³ Világossá vált, hogy

⁶² BRFK *Feljegyzés főkapitányi megbeszéléseken elhangzottakról*. 1990. október 26-án BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL

⁶³ A kormány lehetséges lépéseiről készített feljegyzést Ferencz Csaba a Tanácsadó Testület nevében, amelyben három lehetséges alternatívát vázolt fel. Az első a döntések visszavonása, amely annak elmaradása, ill. a visszavonás precedens értékű módja – a

a kormánynak ehhez az egyébként jogos intézkedéshez nincs partnere a parlamenti pártok között, a köztársasági elnök pedig, tulajdonképpen jogszerűtlenül kétségbe vonja és megakadályozza a kormány szándékát azzal, hogy, bár nincs kihirdetett szükségállapot, de mint a honvédség főparancsnoka, utasítást ad ki, amely szerint a honvédség semmilyen módon – kormányhatározattal alátámasztottan, eszközeinek ideiglenes rendőrségi használatra bocsátásával – sem vehet részt az erőszakos jellegű rendteremtésben.⁶⁴

Az utólagos rendőri értékelések közül kiemelkedőnek számítanak az ORFK Tanácsadó Testületének megállapításai. Az erről készült emlékeztetőből igaz ugyan, hogy csak vázlatpontokba szedetten, de kiderül, hogy Kacziba Antal r. ezredes előadásában elhangzott, hogy a rendőrségről szóló törvény még váratott magára, a koncepcionális alapozó munkánál, az alapelvek tisztázásánál tartanak, amiben hangsúlyos szerepet kap a közbiztonság és a közrend fogalmának tisztázása. Szervezeti és irányítási problémák tapasztalhatók, a rendőr egzisztenciális biztonsága a napi politikának való kiszolgáltatottság függvénye. A második napirendi pontot az aktuális kérdések adták, amelynek keretében Túrós András r. vezérőrnagy osztotta meg gondolatait a résztvevőkkel. Mondandójában felszínre kerültek a taxisblokád okozta, a rendőrség vonatkozásában jelentkező válságtünetek, például a népbarát vagy kormányellenes testület képe, az események során megvalósult bűncselekmények, így: a közérdekű üzem megzavarása, a személyes szabadság korlátozása, a közlekedés rendjének megzavarása. Az emlékeztető soraiban utalás található arra a kérdésre vonatkozóan, hogy vajon a rendőrség valóban semleges volt-e, vagy bizonyos értelemben asszisztált a törvényellenes cselekményekhez. Véleményében kifejtette, hogy ehhez hasonló eset nem fordulhat elő többé. Jól beazonosíthatónak tűnik a személye annak a rendőrvezetőnek, akire nem is annyira burkoltan célzott, amikor határozottan foglalt állást a parancsmegtagadás jelensége kapcsán. Világosan fogalmazott, a parancsot nem lehet megtagadni, azt végre kell hajtani, azután pedig le lehet mondani. Azzal a hasonlattal élt, amikor a tűzoltó addig büszke rá, hogy

kikövetelés – miatt teljes összeomlás várható. A második, hogy a kormány tartja magát a döntéshez, és kívár, a lakossággal megpróbálják megértetni a lépés szükségességét. A harmadik a blokád erőt is alkalmazó megszüntetése. Ehhez Ferencz Csaba annyit fűzött hozzá, hogy: „Az erőszak mindig sok bizonytalanságot tartalmaz. De előállhat olyan helyzet, hogy az ország, a lakosság egésze érdekében ez is szükségessé válhat.” Budapest, 1990. október 26. Lakitelek, Rendszerváltó Archívum, Horváth Balázs-hagyaték.

⁶⁴ Alkotmánybíróság 48/1991. (IX. 26.) határozata

tűzoltó, amíg nincs tűz, ha van, akkor meg nem akar kivonulni és a szerkocsira ráülni. Egy felmérésre hivatkozva megosztotta a jelenlévőkkel, hogy az állomány körülbelül 70%-a nem engedelmeskedett volna komolyabb intézkedés esetén, mivel a tiltakozással sokan érzelmileg azonosultak. A miskolci rendőrség elítélte azt a vezetői magatartást, amely határozatlanságot mutatott, majd megfutamodott, miközben ők készen álltak, hogy segítsenek Budapesten. Az országos rendőrfőkapitány-helyettes azonban előrebocsátotta, hogy az még egyszer nem fordulhat elő, hogy a nyilvánosság előtt jelesre vizsgálják a rendőrség, de a felső vezetés és nemzetközi szakértők ezt másképp ítélik meg. A rendőrség nem nézheti tétlenül a bűncselekmények elkövetését, az ország megbénítását. A helyzetből a rendőri vezetők levonják a szükséges konzekvenciákat, de erről már a Tanácsadó Testület előtt nem kívánt részletekbe menően beszélni. Igencsak tanulságos hozzászólás volt, amiben Túrós r. vörögy. utalást tett arra, hogy a helyzet nagyon hasonlatos volt bizonyos értelemben '56-hoz. Az idősebb rendőrök – ahogy megjegyezte – úgy látták, centimétereken múlt, hogy nem ismétlődött a történelem, hogy erőszak nélkül sikerült megoldani a helyzetet.⁶⁵

⁶⁵ ORFK Tanácsadó Testület emlékeztetője, 1990. november 7. BRFK Taxisblokáddal kapcsolatos iratai, BFL

Nagymihály Zoltán

Gondoljuk újra a taxisblokádót!

Fogalmak, dimenziók, narratívák (1990–2015)

A taxisblokád és kora

„...megkockáztatom, aki nem érti, hogy mi történt velünk azon a szív-szorító és higgadt, elkedvetlenítő és emelkedett hétvégén, az nem érti Európát, az beszélhet róla akármennyit, nagyon távol van tőle. (...) Egy ilyen történelmi pillanatban nem kell nagy bátorság ahhoz a mondat-hoz, hogy: Európa nem ott van, ahol készen van, ahol működik. Ahol készül, ahol lenni akar, ahol fájdalmasan megszületőben van, ott dobog lehangosabban Európa árva szíve. És azért mi jól értjük, mi történt velünk. Megszületett, újrászületett egy európai nemzet. Mindannyian ennek tagjaiként térünk nyugovóra 1990. október 28-án, vasárnap éjszaka.”

(Csengey Dénes)⁶⁶

A taxisblokád az alapvetően tárgyalásos úton, kerekasztalok között végbement és „kialkudott” magyar rendszerváltás korszakának⁶⁷ leginkább drámai eseménye volt. Az a pillanat, amelyben látványosan részt vettek, vehettek az állampolgárok – saját akaratukból vagy azon kívül –, és amely egyben kiváló pillanatfelvétel volt Magyarország, a magyar társadalom éppen aktuális állapotáról. Esettanulmány, amely megmutatja, hogy egy történet,

⁶⁶ Az MDF-es országgyűlési képviselő, író 1990 novemberében a *Pesti Hírlap*ban tizenhárom részes sorozatban közölte a taxisblokádáról szóló tanulmányát. A szerző és írása iránti tiszteletnek és egyben annak jelzésére, hogy gondolatait sokszor használtam vezérfonalul, az első három fejezet elején a tanulmány valamelyik részéből, az utolsó élén pedig a szerző egy, az amerikai magyarok találkozóján elmondott előadásából vett idézet áll majd. Ez persze több gesztusnál: tény, hogy Csengey írása az akkori sajtó részéről szinte teljesen reflektálatlan maradt. In: Csengey Dénes: *Európa árva szíve. Nemzeti dráma vér nélkül I.* Pesti Hírlap, 1990. 11. 08. 5.

⁶⁷ A „kialkudott forradalom” kifejezést Tőkés Rudolf használta 1998-ban kiadott könyvének címében, a „kialkudott rendszerváltoztatást” pedig Bába Iván, e tanulmány során is idézendő, 2007-es munkájában.

amely első látásra egy viszonylag szűk csoport felháborodásából fakadó törvénytelen akciójának tűnik, messzebből tekintve mennyi újabb és újabb dimenziót nyit meg, és mennyi elgondolkodtató következménnyel jár, akár az elkövetkező huszonöt évre is. Egy esemény, amely tanulságos volt mindenkinek: a változtatás mértéke és iránya persze attól is függött, hogy ki hogyan értékelte, és milyen következtetéseket volt le a történetekből.

A taxisblokád mindenképpen határátkelő. A kormány számára természetes céllá vált – az amúgy is meglévő és jó okokkal magyarázható félelem erősödéséből következően – a jövőbeli hasonló társadalmi kataklizmák elkerülése. Sokan úgy emlékeznek: a kormány óvatosabb lett, és nem volt bátorsága radikálisabban hozzányúlani bizonyos területekhez. A gazdaságpolitikában ugyanakkor felgyorsult az állam radikális kibővítésének egy bizonyos szintig nyilvánvalóan szükséges folyamata, amely azonban egy határ után már az „állam öncsonkítása” felé tett lépésként értelmezhető.⁶⁸ Az Érdekegyeztető Tanács nyilvános politikai showmússorrá váló nevezetes ülésén – amely szervezet előtte jóformán alig létezett, és szinte nem is lehetett egy asztalhoz terelni a különböző érdekű feleket – egy dologban mutatkozott kezdettől egyetértés: minél hamarabb liberalizálják a benzinárakat, amely „nyilvánvalóan” jó lesz mindenkinek, kormánynak, munkaadónak, munkavállalónak (!) és persze taxisoknak (!) egyaránt.⁶⁹ A kormányt minden eddiginél egyértelműbben döbbsentette rá a válság a média hatalmára, és arra, hogy a sajtó döntő része, szinte kivétel nélkül milyen brutális módon áll szemben törekvéseivel. Az is világossá vált, hogy a kormány válságos helyzetben nemcsak az ellenzéktől – és a miniszterelnök régi barátjaként ismert, a paktum idején naivan talán egyfajta „szövetségesnek” gondolt köztársasági elnöktől – nem számíthat szolidaritásra, de gyakorlatilag az állami erőszakszervezetek fölött sem gyakorol befolyást. Nem véletlen, hogy az első kormányzati

⁶⁸ A kifejezés Bogár Lászlótól származik. Lásd: a közgazdász e kötet számára adott interjút.

⁶⁹ A kormány sok tagja úgy gondolta – és ezt Bod Péter Ákos, akkori ipari és kereskedelmi miniszter meg is erősítette a válság első napjaiban –, a liberalizáció előrehozása azért is előnyös, mert az állam árszabályozásból való kivonulásától kezdve nincs ok a kormány-nal szembeni fellépésre a tiltakozók részéről. Ehhez szorosan kapcsolódó tény, hogy a taxisok és a Palotás János vezette vállalkozói szövetség egyik első számú követelése volt, hogy a világpiaci benzinárat el lehet fogadni, ám a növekedéssel együtt nem nőhet az állam bevétele. Tulajdonképpen ezt jelentette, hogy a benzinre rakódó adótartalmat a jövőben ne százalékban, hanem fix összegben szabják meg.

személycserék a krízis kezeléséért fő felelősnek tartott Pénzügy- és Belügy-minisztérium vezetésében mentek végbe. És nem utolsósorban az is kiderült a válság során, hogy az MDF a sajtó, az ellenzék és a kormányzat bizonyos köreiben is mélyen lesajnált, „mozgalminak” csúfolt népi, lakiteleki szárnya még mindig komoly mozgósító erővel bír. (Lásd a lelki szempontból mindeképpen fordulópontnak tekinthető ellentüntetés megszervezését.)

A taxisblokádnak egyben megmutatta az ellenzék polarizáltságát, és az abban kivehető új kontúrokat. Ekkor még finomabban, és csak élesebb szemű megfigyelőknek tűnhetett fel – ami aztán a Demokratikus Charta megalakulása után vált egyértelműbbé, majd az 1994-es választások idején ténnyé –, hogy a jövőben kevésbé SZDSZ–Fidesz, mint inkább SZDSZ–MSZP (majd MSZP–SZDSZ) együttműködés várható. A Fidesz ellenzéki különvéleménye és leválása az akkor sokak által „nagy testvérnek” tartott párttól ekkor látványosan elkezdődött.⁷⁰

A társadalom számára világossá vált az ország válságos helyzete, és hogy további áldozatokra van, lesz szükség a talpon maradáshoz. Azt is érzékelhette mindenki: elég egy szikra, és egy jól szervezett csoport – nyilvánvaló és közleményekben megerősített háttérbeli politikai támogatással, biztatással – képes arra, hogy napokig sakkban tartsa az országot. A tiltakozók sok tekintetben jogos, méltányolandó kritikái és sérelmei odáig vezettek, hogy három napig „kizökkent az idő” az egykori „legvidámabb barakkban”, az ekkortájt legígéretesebbnek és legnyugodtabbnak tartott új kelet-közép-európai demokráciában. E „kizökkent időben” lehetetlenné vált a közlekedés, egyre hangosabb civilek „igazoltatták” a mozgási szabadságukkal élni kívánó állampolgárokat, az Országgyűlés épülete előtt a szembesítésre vállalkozó képviselőket „állítottak falhoz”, miközben először zárt ajtók mögött, majd a televízió által a nyilvánosság elé kivetített módon tárgyaltak napokig kormánytényezők és érdekvédők, úgy, hogy mint kommunikáltak: tulajdonképpen a lényegi részletekben egyetértettek. Azt sem hagyhatjuk ki az elemzési keretből, hogy a fáradt, időközben közönyössé

⁷⁰ Kövér László így emlékezett vissza, részben önkritikusan, tizenhét év távlatából: „... az MDF-kormány már ott elvesztette az 1994-es választást. Csak lenn kellett tartani, s ehhez mi kiváló eszközül szolgáltunk. Az erkölcsi kára óriási volt. Haszna az volt számunkra, hogy lerántotta a leplet azokról – az SZDSZ-ről –, akikkel egy táborban éreztük magunkat.” Bába Iván: *Békés átmenet. Adalékok a kialakult rendszerváltoztatáshoz*. Budapest, Demokratikus Átalakulásért Intézet, 2007.

vált, rossz állapotban lévő magyar társadalom a válság idején jól vizsgázott: a legvéresebb helyzetekben is – ahogy felemelő és válságos időszakokban általában – sikerült elkerülni az összezsugorodást, egyfajta valódi polgárháború kirobbanását.

A taxisblokádnak – bármennyire sokan féltek akkor tőle, hiszen a szovjet csapatok még jelen voltak az ország területén – nem fordította vissza a rendszerváltást, és összességében nem is ingatta meg „nyugati befektetői körök Magyarországra vetett bizalmát”. Nem fordította vissza, de mint a fentiekből láthatjuk, új irányt szabott neki. Nem véletlen, hogy a mai napig „zászló”, hivatkozási pont: az egyik oldalon – bár manapság már egyre halkabban – a „polgári engedetlenség” és a népi önszerveződés diadala, a másikon a törvényesen megválasztott kormány ellen szervezett puccs, amelyet a karhatalmi szervek nemhogy megakadályozni nem próbáltak, de tétlenségükkel elősegítettek.

Huszonöt év eltelt. Ha a teljes igazságot nem is mondhatjuk meg – legfeljebb egy újabb narratívát állíthatunk fel a több szempontból bonyolult konfliktusháló bemutatására –, érdemes újragondolni, amit tudunk. A következő három fejezetben a szerző erre tesz kísérletet, talán eddig nem vagy kevésbé vizsgált dimenziók megnyitásával is.

A taxisblokádnak „minek nevezzem” vitája⁷¹

„Itt kavarognak közöttünk e mondatok, mégpedig mindegyik azzal a becsvággyal, hogy a háromnapos nemzeti drámának nevet adjon.”⁷²

Számos alkalommal, sokan próbálták definiálni az 1990 októberében lezajlott taxisblokádnak eseménysorát. A társadalom „közönyösítését” célul kitűző kádári diktatúra évtizedekig sikerrel küszöbölte ki a kommunista rendszer ideiglenes bukását okozó, 1956-os forradalomhoz hasonló kataklizmákat. A magyar társadalom tehát évtizedek óta nem élhetett át hasonló, több

⁷¹ Ágh Attila politológus kifejezése. Ágh Attila: *Akcióban a társadalom*. Magyar Hírlap, 1990. 11. 07. 5. A szerző maga – igaz, jobb híján – a *polgári engedetlenség* mellett foglalt állást.

⁷² Csengey Dénes: *Nemzeti dráma vér nélkül VII. Mozgó frontvonalak a ködben I.* Pesti Hírlap, 1990. 11. 15. 5.

napos válsághelyzeteket, *nemzeti drámákat*, így természetesen nemcsak annak kezelése, de definiálása is komoly kihívás volt. A magyar történelemből már ismert *forradalom* meghatározás – amelyet, nyilván elsősorban 1956 és az első szabad október 23. miatt a kifejezést használók kivétel nélkül pozitív kontextusban említettek – és annak negatív, és évtizedek során megtanult párja, az *ellenforradalom* éppúgy előkerült, mint a nyugati demokráciákban meghonosodott *polgári engedetlenség*. A magyar sajtópalettán – elsősorban politikai irányultságtól, hitvallástól függően – sokan próbálták meghatározni, mi történt az országgal abban a három napban. A következőkben a leggyakrabban felmerült minősítéseket gyűjtöttem egybe, azok megvizsgálása talán mélyebben kirajzolhatja a válság, és bizonyos szempontból egy egész korszak kontúrjait.

1. *Polgári engedetlenség*. A taxisblokádtól óta eltelt évtizedek alatt a leginkább bejáratott és leggyakrabban használt, így magát legsikeresebben átmentő definíciós kísérlet. Az akció törvénytelenességét kárhóztató kormánypártiakkal szemben a fogalomhasználat érvényessége mellett érvelő, elsősorban liberális és baloldali szerzők és politikusok szerint a *polgári engedetlenség* tipikusan törvénytelen, csupán demokráciában előforduló, főleg nyugaton meghonosodott jelenség. Ennek tükrében meglepőnek hathat, hogy az utódpárt egyik politikusa, Szekeres Imre használta először a taxisblokádtól megnevezésére.⁷³ A tudományosabb jellegű értelmezést Konrád György végezte el a *Beszélő* október 28-i különszámában, ahol egyértelműen és kijelentő módon, indoklás nélkül „nagyszabású és erőszakmentes polgári engedetlenségi akciót” emlegetett.⁷⁴ Konrád korábbi szerzőtársa, Szelényi Iván novemberben, a *Magyar Hírlapban* ugyanezt a definíciót használta, mivel esetünkben a társadalom egy csoportja súlyosan sértőnek talált egy intézkedést, ennek következtében *kényszerűen* volt a törvények tudatos megsértésére.⁷⁵ A polgári engedetlenség használatával

⁷³ Szekeres Imre: *Nem sztrájk, engedetlenségi mozgalom*. Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.

⁷⁴ Konrád György: *A második figyelmeztetés. Október 27-én este*. Beszélő, 1990. 10. 28. 8. Konrád e cikkében a taxisok szervezettségét és mozgékonyágát az '56-os munkástanácsokéhoz hasonlította, egyben szakértői kormány felállítására tett javaslatot.

⁷⁵ Szelényi Iván: *Demokrácia, legitimitáció és polgári engedetlenség*. Magyar Hírlap, 1990. 11. 09. 5. Ennek a kérdésnek a tisztázása azért is fontos, mert a polgári engedetlenség egyik alapvető ismérve, hogy alkalmazására csak akkor kerül sor, ha előtte már az összes törvényes eszközt kimerítették. Ez természetesen szorosan összefügg a fent hangsúlyozott törvénytelen jelleggel.

leghatározottabban az MDF jogi szakértőjeként is tevékenykedő Varga Csaba szállt szembe.⁷⁶ *Törékeny jogállamiságunk* című, a *Magyar Nemzetben* és a *Hittelben* egyaránt – kis különbséggel – megjelent írásában úgy vélekedett: polgári engedetlenségnek csak az esetben nevezhetjük a taxisblokádot, ha „a nyelven erőszakot alkalmazunk”. Érvei a következők: a taxisok morális eszmény szolgálata helyett saját érdekeik miatt „ragadtak fegyvert”, törvénytelen cselekedetük vállalása helyett – ami szintén fontos követelmény – a rendszámokat felíró rendőröket akadályozták, Horváth Balázs belügyminiszter lemondását követelték a hidak erőszakos megtisztításának (azaz: „a törvényes rend helyreállításának”) kilátásba helyezése miatt. Emellett polgári engedetlenség nem lehet erőszakos, és nem is okozhat számottevő sérelmet senkinek.⁷⁷ Varga Csaba megismételte érveit a polgári engedetlenségről szóló, 1991. márciusban, a Bibó István Szakkollégiumban szervezett konferencián.⁷⁸ E vitában az értelmiség árulásának nevezte azt a gyakorlatot, hogy a témában megszólalók szinte kóruszerű összhangban sorolták be a taxisblokádot e fogalomkörbe. „Magabiztosságunk kétséget nem engedett, vitát sem sejtetett. Úgy léptek fel, mint akik lezárt tant közvetítenek. A kételyt csodálkozásra sem érdemesítő biztonsággal jelentették ki, hogy az ilyen és hasonló polgári engedetlenséggel való együttélés megtanulása nyugati eszményű demokratizálódásunknak nem veszélye; sőt, épp ellenkezőleg, egyenesen az előfeltétele. Nyugatot járt s magukat közvetítői szerepkörben láttató esszéisták, történészek, szociológusok és politológusok, mind mint szakterületük evidenciáját tanították, hogy az eseményeket a polgári engedetlenség első és nagy sikerű honi megnyilvánulásaként kell ünnepeelnünk. (...) Vagyis az eseményeket

⁷⁶ Az MDF jogi szakértőinek első, még válság alatt készült véleményét a már említett *Beszélő*-szám közölte, erősen „elrettentő” célzattal, Kőszeg Ferenc kommentárjával. (Kőszeg Ferenc: *Zápolya népe*. Beszélő, 1990. 10. 28. 6.) Varga mellett Tallós Emil, Molnár István és Kelecsényi Erzsébet írta alá a szöveget, amely a taxisblokádtól elkövetett törvényteleneségek felsorolását és az alkotmányellenes akciót támogató szervezetek esetleges felosztatásának felvetését is tartalmazta. Varga egy későbbi cikkében (Varga Csaba: *A jog funkciói körüli szerepvárról*. Magyar Nemzet, 1991. 01. 19. 14.) azt írta: a szakvélemény október 27-én, szombaton készült, belső felhasználásra, valamint a televíziók tájékoztatására.

⁷⁷ Varga Csaba: *Törékeny jogállamiságunk*. Magyar Nemzet, 1990. 11. 13. 4.

⁷⁸ A konferencia előadásainak szövege: Csapody Tamás (Szerk.): *A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban*. Budapest, T-Twins, 1991.

követően született hazai publicisztikai megnyilvánulások egy másutt már létező, megállapodottan kialakult intézmény tárgyszerű leírásaként fogalmaztak meg olyasmiket, amik végső soron nem mások, mint pusztavágyálmok. Olyasmiket, amiket a '60-as nemzedék lázadó anarchistáin vagy valamely szélsőbalos szimpátiájú terrorizmus teoretikusain túl, mértékadó szakmai körök nyugaton sem vettek soha komolyan.”⁷⁹ Mindezek kapcsán érdekes megállapítani, hogy a válság zárónapján, a híres pizsamás interjúban Antall József miniszterelnök is használta a „polgári engedetlenség” definíciót – alighanem a konszenzusteremtés és a Rabár Ferenc pénzügyminiszter által a munkaadók és munkavállalók követelésére az

⁷⁹ Varga Csaba: *Polgári engedetlenség. Jogfilozófiai megfontolások s amerikai tanulságok a jog peremvidékéről*. In: *Uo.* 158–163. A vitában leginkább Csapody Tamás és Kukorelli István foglalt el hasonló álláspontot. Utóbbi szerint jogállamon kívüli állapot alakult ki a taxisblokádnál néhány napján, amelynek súlyosságát a félrevezető nyilatkozatok sokasága fokozta. Ezek közé sorolta a független rendőrszakszervezetek támogató állásfoglalását, a budapesti rendőrfőkapitány humánus, de a törvényt félretevő nyilatkozatát, a köztársasági elnök jó szándékú, de a kormány hatásköreit részben elvonó tv-beszédét, a kormány vállalását a büntetlenségre, amellyel viszont az igazságszolgáltatás feje fölött nyúlt át, az SZDSZ véleményét, amely jogosnak nevezte a megmozdulást, valamint az MDF tüntetésre való felhívását. Kukorelli a legveszélyesebbnek az események esetleges precedens jellegét tartotta, és azt, hogy a történet minden szereplője a jogállamon kívülre került. *A jogállamon innen és túl*. (i. m. 193–195). A vitában szintén részt vevő, a témának több tanulmányt szentelő Bozóki András szerint sem lehet a történeteket a polgári engedetlenség körébe sorolni, bár annak számos elemét igenis magán viselte az eseménysor. Bozóki írásában különbséget tett az *erőszak* és a *kényszer* fogalma között, amelyek közül csak az utóbbi volt a taxisblokádnál jellemzője, és amely nélkül modern kori polgári engedetlenség nehezen elképzelhető. A szociológus az események leírására a *kollektív engedetlenségi akció* fogalmat látja a legalkalmasabbnak. In: *A polgári engedetlenség eszméje és gyakorlata*. *Uo.* 92–100.; *Demokraták a demokrácia ellen?* Korunk, 1992/10, 52–61. A Varga Csaba szerint „kétséget nem engedő”, „vitát nem sejtető” magabiztosság a liberális és/vagy baloldali értelmiség egy csoportja részéről azért is nehezen értelmezhető, mert a nyilatkozó jogászok döntő többsége megegyezett a polgári engedetlenség-fogalom taxisblokádnál való alkalmazhatatlanságában. Ez derült ki a *Pesti Hírlap* által megjelentetett kerekasztal-beszélgetésből, amely során a parlamenti pártok jogi szakértőit ültették egymás mellé 1990 novemberének elején: ezen az SZDSZ részéről megszólaló Hack Péter is egyetértését fejezte ki a Varga Csaba által kifejtett nézetekkel. „...annak az írásba foglalása, amit az előbb Varga Csaba elmondott, felesleges is volna, hiszen ebben, úgy gondolom, valamennyien egyetértünk. Valóban ezt értjük állampolgári engedetlenség alatt, felesleges lenne a pontosításban versenyeznünk.” In: Enyedi Nagy Mihály: *Nem állampolgári engedetlenség. A Reggeli Pesti Hírlap nyilvános vitaülése a fuvarosblokádnál jogi megítéléséről I.* Pesti Hírlap, 1990. 11. 12. 8.

Érdekegyeztető Tanácson megígért büntetlenség későbbi megokolása érdekében is.⁸⁰

2. *Forradalom*. Az első, szabadon ünnepelt október 23. közelsége természetesen kínálta a lehetőséget a párhuzamok vázolására és a *taxisforradalom* koncepciójának erősítésére. Bár maga a *forradalom* szó és meghatározás nem vált komolyan és gyakran használatossá⁸¹, a különböző – elsősorban elrettentő – párhuzamoknak se szeri, se száma a sajtóban. A *Magyar Nemzet* szerzője „tisztetetlen kérdéssel”, a Piros Lászlót megszólító Tamási Lajos-vers kapcsán, a Kossuth téri sortűz elleni tiltakozásként született sort parafrázálva fordult Horváth Balázshoz („Hogyan tárgyalasz, belügyminiszter?”).⁸² A *Beszélő*ben Haraszi Miklós egyenesen Gerő Ernőhöz hasonlította a miniszterelnököt helyettesítő minisztert, az „emberfeletti tisztességű” Göncz Árpádot pedig Bibó Istvánhoz.⁸³ November elején a HVG-ben Kenedi János Németh Lászlót felidézve utalt 1956-ra a taxisblokádnál kapcsán. Az „emelkedő nemzet”⁸⁴ című írás szerint a nemzet „ha lehet, még egy fokkal feljebb emelkedett a múlt hét végén, mint ameddig eljutott 1956. november 2-án...”⁸⁵ Szerinte a taxisblokádot – amelyet mellesleg ő is indoklás nélkül *polgári engedetlenség*ként definiál – „valami hasonló váltotta ki, mint ami az embereket az utcára vitte 1956. október 23-án. Nem tűrik tovább, hogy a szemükbe hazudjanak”. A *miniforradalom* tulajdonképpen a rendszerváltást pótolta – amelyből hiányzott a szolidaritás –, és alatta egyértelművé váltak a „jó” és „rossz” szerepek: előbbi a legnagyobb ellenzéki párt volt, amelyik „európai erőhöz méltó nyugalommal intett tartózkodásra a pártpolitikától”, utóbbi pedig az MDF, amelyik „mozgalmi célra fordította a közhangulatot; az áremelésért lelkendezők összeszervezésével”. A szerző tehát, ha egy az

⁸⁰ „Természetesen a kormány nem fog semmiféle eljárást kezdeményezni a polgári engedetlenségi mozgalom résztvevői ellen, ezt nyugodtan kijelenthetem.” Feledy Péter: *A „pizsamás” interjú*. In: Antall József: *Modell és valóság II.*, Budapest, Athenaeum, 1994, 451.

⁸¹ Szabó Máté egy 1992-es konferencián így fogalmazott: „Maga a tény, hogy sokak fejében az 1956-os forradalom és a taxisblokádnál asszociálódhatott, jól mutatja, milyen szegényes és diszkontinuus a tiltakozás kultúrája Magyarországon.” In: Szabó Máté: *A taxisblokádnál és utóélete. Kihívás a társadalomtudományok számára*. Szociológiai Szemle, 1993/1, 121–140.

⁸² Zay László: *Megbénult az ország?* Magyar Nemzet, 1990. 10. 27. 1.

⁸³ Fényi Tibor: *Mi lesz itt?* Beszélő, 1990. 10. 28. 3.

⁸⁴ Kenedi János: Az „emelkedő nemzet”. HVG, 1990. 11. 03. 82.

⁸⁵ Értsd: ezúttal fegyver nélkül vívta ki céljait.

egyben nem is nevezte forradalomnak a taxisblokádot, az '56-os párhuzammal és az eseménysor a rendszerváltást tulajdonképpen „pótló” jellegére való utalással táplálta a „forradalmi utánérzést”.⁸⁶

A forradalmi nosztalgia nemcsak a liberális ellenzéket itatta át. Tudjuk, hogy 1956 igazságát mindenkinek felett, és mindenkivel szemben, még a Kádár-rendszerben is hirdető és őrző Krassó György első naptól jelen volt a barikádokon, általános sztrájkra szólítva az őt hallgatókat – igaz, valószínűleg teljesen más okból és irányból, mint a fent említettek. A rendszerváltás hiányosságait akár forradalmi úton is kiküszöbölni akaró Krassó – akit a taxisvezérek minden adandó alkalommal eltávolítottak a térről, mondván: nem kérnek politikusokból – mellett hasonló indulatok és feszültségek vezethették az '56-os szerepvállalásáért szintén börtönre ítélt, a rendszerváltás után radikális, illetve szélsőjobb oldali lapokban is publikáló Kunszabó Ferencet, aki az akkor utcán lévő szellemét emelte ki pozitív vonásként. Csillagó szemek, a forradalom megidézése, a Budapestről telefonáló fiú („Apu, ez történelem”) és a megadott definíció (*népmozgalom*) mind-mind '56-ot idézte fel a szerzőben és több újságban, folyóiratban megjelentetett cikkének olvasójában is. És az elvonulás, a nemzeti bölcsesség is türelmet és tisztességet sugallt: „...a hetyke ellenállásra ösztökélő keserűségnél erősebb volt az értelem. A szív, a lélek ösztönös bölcsessége. Ó, nemzeti lélek, ki most újra bizonyítottad hatalmat: maradj velünk!”⁸⁷

3. *Ellenforradalom.* A *forradalom* ellentétpárját Csurka István első nyilatkozatában hallhattuk. Az MDF alelnöke szerint bár a kormány egyértelműen hibázott, a taxisok mögött *szervezett ellenforradalmi erő* is állt.⁸⁸ E definíció szerint értelemszerűen a rendszerváltásnak szükségszerűen *forradalomnak* kellett (vagy kellett volna) lennie, csak így értelmezhető a taxisblokádot visszafordulásnak/visszafordításnak, egyfajta restaurációnak. Az író gondolataiból – amelyeket a Magyar Rádió *Vasárnapi Újság* című, október 28-án felolvasott jegyzetében fejtett ki bővebben – ugyanakkor kiviláglott, hogy a rendszerváltás forradalma nem volt teljeskörű, azt be kell fejezni. Két réteg állt ugyanis egymással szemben: azok, akik „várnak és remélnek

⁸⁶ Kenedi János: *i. m.* 82.

⁸⁷ Kunszabó Ferenc: *Maradj velünk! Hetvenkét óras napló.* Napóra, 1990. 11. 04. 3–8. A forradalmiság eseményeket és döntéseket befolyásoló szerepéről lásd: Székér Nóra e kötetben olvasható tanulmányát.

⁸⁸ Csurka István: *Álljunk meg és számoljunk!* Népszabadság, 1990. október 27. 2.

valamit a változásoktól”, és azok, „akiknek mindent el kell követniök ahhoz, hogy személyes pozícióikat megtarthassák, (...) átmenthessék”. Csurka szerint bár a kormányt előbbiek választották, az apparátusban az utóbbiak ülnek. „Ez a réteg adja most a reménykedők által választott parlament kormányának az alépítményét, hivatalnoki karát, a bankárait, és ez az a réteg, amelyik ma is szinte akadálytalanul képes érvényesíteni az akaratát, ez az, amelyik ki tudja menteni magát az áldozatvállalásból, és ez az a réteg, amelyiknek minden párt a kegyeit keresi. Ez a kaszt vezeti az üzemeket és a vállalatokat, ez ad vagy nem ad a dolgozóknak jobb beosztást, ez dönti el, hogy ki lesz előbb munkanélküli, és ez a kaszt tudja a saját egykori Kádár-elkötelezettségét minden további nélkül függetlenségnek nyilvánítani.”⁸⁹

4. *Polgárháború(s) kísérlet.* A legmarkánsabb és leghatározottabb ezzel kapcsolatos véleményt a huszadik évfordulón Bogár László fogalmazta meg a *Magyar Hírlapban* (*polgárháború kirobbantására irányuló terrorakció-sorozat*)⁹⁰. Az események idején az Antall-kormány Nemzetközi Gazdasági Kapcsolatok Minisztériumának parlamenti államtitkáraként tevékenkedő közgazdász ezt szorosán összefüggésben látta és láttatta az MDF–SZDSZ-paktummal: „Ez a figyelmeztető-fegyelmző célzatú polgárháborús kísérlet egyébként arra is jó volt, hogy oktatófilmszerűen mutassa be: a köztársasági elnök és a média összekapcsolása az elképzelhető legpusztítóbb fegyverré vált az SZDSZ kezében.”⁹¹ Ha nem is hasonló nyíltsággal – és természetesen más irányultsággal –, de szintén célzott arra Horváth Pál, a taxisok (egyik) vezető alakja, hogy ha nem sikerül megállapodni az Érdekegyeztető Tanács ülésén, akár polgárháborús folyamatok is bekövetkezhetnek.⁹²

⁸⁹ Csurka István: *Pincérnemzet?* In: Uő: *Vasárnapi jegyzetek. A Kossuth Rádió Vasárnapi Újságjában 1987 és 1991 augusztusa között elhangzott jegyzetek.* Budapest, Püski–Magyar Fórum, 1991. 67–70.

⁹⁰ Bogár László: *Paktum, hazugság, blokádot.* Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 11.

⁹¹ Uo.

⁹² Horváth Pál spontán módon felszólalt a Nyilvánosság Klub által 1990 decemberében megszervezett konferencián is. A szöveget – Kenedi János gondozásában – a *Magyar Hírlap* az egyéves évfordulón közölte. Ebben Horváth az MDF által szervezett kormánypárti tüntetést bírálva a taxisok felfegyverzettségét erősítette meg: „...azonnal kértem a K vonalon a Horváth Balázs urat: olvasson be egy közleményt, hogy ne bántsák a taxisokat, mert abból beláthatatlan probléma keletkezhetne. Minden taxis úgy föl van fegyverezve most már, hogy a nem tudom milyen terrorcsapatoknak kevesebb van szerintem, mint egy taxisnak. Valahogy meg kell védenünk magunkat – ha minket nem tud megvédeni senki. Hát van bent két szerelővas, gázspré, gumibot, ólomcső, van minden

5. *Puccs.* E koncepció ilyen nyíltsággal leírva viszonylag későn, novemberben került elő, amikor Alexa Károly a *Hitel*-ben közzétett, *Csíny* címet kapott vezércikkében az MDF tüntetői által hangoztatott puccs-vádat erősítve azt írta: ha az SZDSZ többségéről nem is, ám „a párt néhány hang- és jellegadó alakjáról, a mögéjük sejthető »szakértői« gárdáról” el tudja képzelni, hogy hasonló eszközökkel törnének a hatalom megszerzésére. Ezeket, a „tudatos szervezésre utaló jeleket” felsorolva tett említést a gyorsaságról és precizitásról, a különböző pontok közötti szisztematikus kapcsolattartásról, a közúti telefonok elhallgattatásáról, vagy a hirtelen megjelentetett és mindenhova szétterített röplapokról.⁹³ Horváth Pál, a taxisok vezetője minden általa adott interjújában és alkalommal kikérte magának a vádakát, a spontaneitást hangsúlyozva, visszaemlékezve a kezdeti, akciót elindító dühös megjegyzésekre, valamint arra, hogy a pártok semmilyen támogatást nem nyújtottak nekik. Később Szatmári Jenő István, az események idején a *Pesti Hírlap*-nál dolgozó újságíró tett említést könyvében arról, hogy ő szem- és fültanúja volt, amint Pető Iván az SZDSZ-székházból szabja meg a taxisoknak, hogy kiket szabad és kiket nem szabad átengedni a blokád.⁹⁴ A puccs vádját erősítették azok a párhuzamok, amelyeket a taxisokkal szimpatizálók írtak meg a *Kurir* és a *Magyar Nemzet* hasábjain, utalva a chilei szállítósztrájkra, amivel elkezdődött Allende rendszerének megbuktatása. Mindezekre, a chilei példát felidéző cikkekre hivatkozott a Miniszterelnöki Hivatal számára az eseményeket elemző Csorba József, aki később a *Magyar Hírlap*-ban nyilvánosságot kapott dolgozatában két lehetőséget említett a blokád lefolyásáról: vagy egy valóban spontán akciót szélesítettek ki gyorsan bizonyos erők, vagy már egy előre jól kidolgozott ellenzéki akció volt. Az elemzés ugyanakkor nem hagyta említés

bent a kocsiban. Ezt már nem is titkoljuk, mert nincs miért titkolni, tud is mindenki róla.” In: Horváth Pál: „Szóval, ha lehet, akkor soha ne lövöldözzünk egymásra”. *Magyar Hírlap*, 1991. 10. 26. 9. Mindez megerősíti Lezsák Sándort, aki e könyv számára adott interjújában az MDF-es tüntetőket vasrudakkal a Margit hídon fogadó, ki tudja honnan érkezett „ellendemonstrálókról” tett említést. Az ötödik évfordulón adott interjújában Horváth így emlékezett a helyzet esetleges elfajulására: „Abban biztos voltam, ha nem fejeződik be a blokád, bekövetkezik a polgárháború. (...) Szerintem állt volna a villamos, a vonat stb., fegyveres konfliktusokra került volna sor.” „Csak nem képzeli, hogy ezzel a csűrhével egyezkedni fogunk”. In: *Volt egyszer egy blokád. Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok.* Szerk. Peredi Pál. Budapest, FUVOSZ, 1995. 44.

⁹³ Alexa Károly: *Csíny*. *Hitel*, 1990/23. 2.

⁹⁴ Szatmári Jenő István: (*Majdnem*) *halott újságíró nem hazudhat*. Debrecen, Saját kiadás, 1995. 41–47.

nélkül azt sem, hogy a lehetséges gépezetet mégiscsak a kormány saját hibája indíthatta el, valamint hogy sem a sajtó, sem a rendőrség, sem a honvédség nem volt lojális ahhoz, hogy a puccsot „vértelen erődemonstrációval letörje”, így a kormány és az MDF megrendítő vereséget szenvedett, határozatlan arcát mutatva a válság idején.⁹⁵

6. *Anarchia.* A talán legkevésbé vitatható fogalom az októberi három napra. „Most valamennyien súlyos és döntő elhatározás előtt állunk: rend vagy káosz” – figyelmeztetett nevezetesen, pénteken elhangzott beszédében Horváth Balázs, amelyben megpróbálta feltárni a kormány kényszerhelyzetét. Hogy a „rendről” mint értékről milyen eltérő fogalmakkal bírt már akkor is a politikai élet két legfontosabb szereplője, arról tanúskodik az SZDSZ szintén aznapi, sokszor idézett nyilatkozata, amely – miközben „felkészült, a lakosság bizalmát megszerezni képes kormányt” követelt – a tiltakozó mozgalom résztvevőit szólította fel arra, hogy „védjék a rendet és a nyugalmat” „a szabad demokrata szervezeteket pedig arra, hogy – a demonstráció támogatásán túl – tartsák fenn a „közellátást és a közrendet”.⁹⁶

⁹⁵ Csorba József: *Az októberi „taxisválság” kormányzati tanulságai*. *Magyar Hírlap*, 1991. 02. 27. 4.

⁹⁶ A blokád idején MDF-es országgyűlési képviselőként tevékenykedő Debreczeni József 1998-as elemzésében joggal értetlenkedett a rendőrség „rendhez” való sajátos viszonyulásán. „A *Népszava* *Elfogták az ámokfutót* címmel számol be arról, hogy előző nap a Margit hídon az ON 26-26-os rendszámú piros Lada erőszakosan áthatolt a zárókordonon. Eközben két blokádost félrelökött (az újság szerint »két gyalogost elütött«), akiknek nem esett bajuk. A taxisok nem tudták megállítani az autót, de értesítették a rendőrséget, mire a motoros rendőr elfogta Keresztes Tibor budapesti lakost, és mint elkövetőt, előállította. Nem tévedés: a rend az, hogy le van zárva az út, a híd. Aki erről nem vesz tudomást, és szabadon akar közlekedni, azt – az útelzárók kérésére – a hatóságok letartóztatják. Ez a kis történet a maga abszurditásával talán mindennél többet mond arról, mennyire áll a helyzet magaslatán (no meg a rend és a kormány oldalán) a rendőrség azokban a napokban.” In: Debreczeni József: *A miniszterelnök. Antall József és a rendszerváltozás*. Budapest, Osiris, 1998. 164. Mindeközben Fencsik Flóra, 1990 novemberének elején a *Magyar Hírlap*-ban félelemkeltőnek nevezte a „rend” követelését egy politikai tüntetésen, mondván: „...aki egy tiltakozó megmozdulás által kibillent helyzetben Rendet követel, az értelemszerűen, erőszakot követel.” A politikai ellenfelek közti áthidalhatatlan szakadékot jelzi, hogy bizonyos esetekben és körökben akár „a közrend helyreállítása” fordulat is egyenlősíthető magával az erőszakkal. Ezen logikai rendszeren belül nem kell messze haladnunk ahhoz, hogy a belügyminiszter „a közrend helyreállításáról” szóló mondatai kapcsán ugyanarról a politikai oldalról „tömegbe lövetésre” asszociáljanak. In: Fencsik Flóra: *A Rend és a rend*. *Magyar Hírlap*, 1990. november 3. 4.

7. A polgárság „erődemonstrációja”. Többen próbálták társadalomtörténeti mezőbe ágyazva értelmezni a taxisblokádnak eseménysorát. Így tett az *Esti Hírlap* számára adott interjújában Szabó Sándor vállalkozó, aki szerint a demonstráció „az új magyar polgárságnak a politika színpadára lépését jelenti”.⁹⁷ Szabó mindezt a fuvarozók késő Kádár-korszakbeli, valóban sajátos helyzetével magyarázta, amikor is tulajdonképpen ők lettek az „első vállalkozók”. Ugyanezen a napon Kovács Judit a *Magyar Nemzet*-ben azt írta: a polgárság a blokáddal jelezte létezését a rendszerváltást elindító és levezénylő értelmiség számára. Szerinte a demonstrálók egyszerre mutatták meg a polgárság kétféle énjét: a saját egzisztenciájáért, önállóságáért kiálló *bourgeois*-t (a benzináremelést elutasító taxisok és fuvarozók képében), valamint a hazája iránt felelősséget vállaló, minden magyar állampolgár érdekéért barikádot emelő *citoyen*-t. A szerző szerint ezt jelezte az, hogy a tárgyalók nem engedtek a megosztási kísérleteknek, elutasították a kompenzációt, és minden magyar állampolgárra kiterjedő azonos megállapodást követeltek (és kötöttek).⁹⁸ Kolosi Tamás a *HVG*-ben néhány hét múlva hasonló gondolatot fejtett ki, kicsit más elnevezésekkel és a jövőre vonatkozó fontos következtetéssel. Szerinte a *képzettségi polgárság* mellé – amely végigvitte a rendszerváltást – elkezdte a felfejlődést a *tulajdonosi polgárság* is, amely nehezmenyezte a „gazdasági rendszerváltás” kérdéseinek háttérbe szorulását, és amelynek a taxisblokádnak volt az első megrázó erejű akciója a *hatalomból való részesedés kivívására*. Kolosi e gondolatsorba ágyazta a rendszerváltás kimenetele szempontjából kulcskérdésnek számító privatizációt, amelyet szerinte – a taxisblokádnak tanulságait is levonva – akár *igazságtalanságok árán is*, a jövőben minél gyorsabban végig kell vinni.⁹⁹ Kozák Márton e hónap végén szintén a polgárság szemszögéből vizsgálta az eseményeket, amelyekben szerinte az alsó és a felső középosztály

⁹⁷ A fuvarozók forradalma: fordulópont. *Esti Hírlap*, 1990. november 1. 10.

⁹⁸ Kovács Judit: *Halló, itt vagyok!* Magyar Nemzet, 1990. november 1. 5. Kiss Zsolt Péter a következő évben, a *Valóságban* közölt tanulmányában az események egyik szakaszát – az ellentüntetők megjelenésétől az érdekegyeztető ülések kezdetéig, tehát szombat délutántól vasárnap délelőttig – szintén a *citoyen-bourgeois*-konfliktus alapján írta le. A konzervatívabb állami és magánalkalmazottak szembenállása a liberálisabb vállalkozókkal a szerző véleménye szerint könnyen akár polgárháborús helyzetbe is torkolthatt volna. Kiss Zsolt Péter: *A taxisok hetvenvalahány órája*. Valóság, 1991. november, 71–75.

⁹⁹ Kolosi Tamás: *Polgári társadalmunk*. HVG, 1990. november 17. 66–67.

szembenállása mutatkozott meg: míg előbbiek tiltakoztak az „évezredes tradíciókat követő” – ahogy a cikk elején kiderül: egyben „a zsákutcás fejlődéshez ragaszkodó”, „keleties modellt képviselő” – kormányzás ellen, addig a felső középosztály tüntetői kiálltak mellette.¹⁰⁰

A különböző minősítéseket, definíciós kísérleteket végigkövetve – polgári engedetlenség, forradalom, ellenforradalom, polgárháború, puccs, anarchia, a polgárság „erődemonstrációja” – egyértelmű, hogy az egyes szerzők viszonyulása a taxisblokádnak és véleménye az eseményekről elválaszthatatlan magáról a rendszerváltásról alkotott képükkel. Mindez néhány hónap elteltével természetesen nem is lehetett másképp. Igaz ez akkor is, ha hasonló kiindulópontú szerzők következtetésük során esetleg más irányba haladtak tovább.¹⁰¹

A taxisblokádnak és a narratívák fogsága

„Mielőtt még felharsannának a szerző pártállását leleplező kiáltások, meg kell mondanom, hogy nem a kormányhoz való vitathatatlan kötődésem sugallta azt a megoldást, mely szerint a tizenöt miniszter háromnapos működésének belső logikáját fogom követni gondolatmenetemben, még az érzelmi indítékok mérlegelését sem kikerülve, hanem valami belső arányérzék tanácsolja ezt. Ha az úttorlaszok irányítóinak és az Érdekegyeztető Tanács még nyomdafestéktől nedves sztárjainak minden gondolatföredéke és minden lelki rezdülése körül újságcikkek tucatjai puhatolózna – egyébként helyesen, bár általában alig tudva leleplezni a királycsináló szándékokat –, akkor egyetlenegyszer talán a Magyar Köztársaság sorsáért teljes felelősséget viselő testület is megérdemli ezt az érzékenyebb figyelmet.”¹⁰²

¹⁰⁰ Kozák Márton: *A tradicionalizmus halála?* Magyar Nemzet, 1990. november 29. 5.

¹⁰¹ Jó példa erre Csurka István és Kunszabó Ferenc fent említett írása. Kiindulásukban mindketten kevesellték a rendszerváltás forradalmi jellegét, és egy radikálisabb, határozottabb átmenetet tartottak kívánatosnak. Míg előbbi azonban arra jutott, hogy a taxisblokádnak a „rendszer-visszaváltóztatók” malmára hajtja a vizet, vagy egyenesen általuk szervezett folyamat (ezáltal féltve az addig elért eredményeket), addig utóbbi valódi népmozgalmaként, a rendszerváltás folyamatának felgyorsítójaként és jó irányba terelőjeként tekintett rá.

¹⁰² Csengey Dénes: *Az első pergőtűz. Nemzeti dráma vér nélkül* 5. Pesti Hírlap, 1990. 11. 13. 5.

Egy esemény vagy korszak történetét lehetetlen megírni csupán a saját vizsgálata alapján. Bár a média feladatát, szerepét tekintve elsősorban közvetítő ugyan, ám – még ha törekszik is rá – sohasem „objektív”: alkotói – újságírók, nyilatkozók, közszereplők – nyilvánvalóan saját narratívájuknak megfelelően találják az eseményeket.¹⁰³ Ezek fogságából szabadulni a korral és eseményünkkel kapcsolatos írásokba belemerülve egyre nehezebb, főleg azért, mert esetünkben nemcsak az egyes szereplők mutatkoztak elfogultnak, hanem a média egésze is. A kormánypártoknak nemhogy sajtóstratégiájuk nem volt,¹⁰⁴ de sajtójuk sem igazán: az ideológiailag megosztott közszolgálati televízió és rádió néhány műsorán, valamint az akkor még legfeljebb finoman kormánypárti – és a taxisblokádnál idején a kormányzati döntéseket gyakran bíráló – *Pesti Hírlap*on kívül nem igazán említhetünk a kormányhoz közelálló sajtóterméket. Nem véletlen, hogy a taxisblokádnál a kormányhoz közelálló sajtóterméket. Nem véletlen, hogy a taxisblokádnál kudarcra a sajtóképleten is valamelyest változtatott: a *Pesti Hírlap* markánsabban kezdte támogatni a kormányzó jobboldalt,¹⁰⁵ és felgyorsult a már korábban tervezett, végül az 1991-es év elején elinduló *Új Magyarország* megalapítása is.¹⁰⁶ Az sem véletlen, hogy a miniszterelnök és a köztársasági elnök legélesebb – még a taxisblokádnál is mélyebb – ciklusbeli vitáját a közmédia vezetőinek leváltása és annak államfői bojkottja okozta. A hosszú

¹⁰³ Különösen nehéz ez olyan korszakokban, amikor a sajtó az eseményeket irányító tényezőként kíván szerepet vállalni. Ez a jelenség többször is feltűnt a taxisblokádnál idején. Elegendő csupán a Napzárta nevezetes műsorára gondolni, amikor október 28-án, hajnali fél 1-kor Baló György – Horváth Pál taxisszövívő társaságában – arról faggatta Szabó Győző országos rendőrfőkapitányt, hogy mit jelent a rend „törvényes eszközökkel való helyreállítása”. A beszélgetés végén – miután Szabó közölte, hogy a rendőrség semmiképpen sem fog erőszakot alkalmazni – Baló megnyugodva megköszönte az „egyértelműséget”. A beszélgetés teljes szövege leírva: Szakonyi Péter (Szerk.): *Blokád, avagy kocsisor Kelettől Nyugatig*. Budapest, Haas & Singer Alapítvány, 1990. 96–100. Ugyanígy médiajelenségként is értelmezhető az Érdekegyeztető Tanács vasárnapi ülése, amelyet – a munkaadók és munkavállalók kérésének megfelelően – szintén élőben közvetített a televízió, és amely során a kormánnyal szemben álló fél mindenféle bizottsági munkát elutasított, mondván: az esemény minden pillanatának a kamerák és a nézőközönség szeme előtt kell játszódnia.

¹⁰⁴ Lásd László Balázs e könyv számára adott interjút.

¹⁰⁵ Bencsik András, a *Pesti Hírlap* akkori, a *Magyar Demokrata* mai főszerkesztője a *Magyar Idők* c. napilap első számában a taxisblokádot nevezte meg mérföldkőnek a *Pesti Hírlap* sorsának, irányultságának alakulásában. Bencsik András: *Magyar idők évtizedei*. Magyar Idők, 2015. 09. 01. 10.

¹⁰⁶ Lásd Kodolányi Gyula e könyv számára adott interjút.

bevezető után e fejezetben arra teszek kísérletet, hogy a taxisblokádnál eseménysorából olyan részleteket emeljek ki, amelyek vagy egyáltalán nem szerepeltek a nyomtatott sajtóban és a közmédiában (néhány nem a sajtó hibájából!), vagy kizárólagosan egyféle narratívában, egyirányú kommentárral nyertek értelmezést.

1. *Áremelés*. A benzinár drasztikus, 65 százalékos emelése sokáig csak a „hazugság” kategóriájában volt értelmezhető. Mindezért természetesen komoly felelősség terheli a kormányzati „döntéshozást”, amelyet szinte minden oldalról akkor és mai napig élesen bíráltak. A döntések okaként az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium közleménye is a szovjet olajszállítás csökkenését és az öbölválság árnyékoló hatását nevezte meg. Ez azonban nem adott választ arra, hogy a kormány miért tagadta korábban napokig az ár emelését.¹⁰⁷ A *Népszava* kérdéseire válaszolva ugyan Ligeti Pál minisztériumi főosztályvezető beszélt a tartalékok gyors kimerüléséről, ám a maga drámaiságában először Horváth Balázs („Az országnak normál fogyasztás mellett körülbelül 9 napi olaj- és benzintartaléka van. Ez a jelenlegi helyzetben négy napra csökkent. Ha a fogyasztás növekszik, akkor még ennyi sem lesz...”), majd a délutáni *Ablak* c. műsorban Bod Péter Ákos tárta fel a helyzetet, szintén három-négy napos olajtartalékról beszélve.¹⁰⁸ E mondatok árnyalhatták volna a kormányzati hazugságról szóló egyirányú narratívát, ám jórészt reflektálatlanok maradtak a sajtóban. (Tény persze, hogy a kormány az áremelés időzítése után nehezen tudta volna kivédeni a feltételezést, hogy szándékosan várt az önkormányzati választások lebonyolításáig, amelytől az MDF helyhatósági győzelmével és a tanácsrendszer lebomlásával a rendszerváltás kiteljesítését várták.)

Érdekes, hogy a megnyugvás, a blokádnak felszámolása után sem került nyilvánosan komolyabb vizsgálat alá az áremelésről született döntés maga. A Rabár Ferenc pénzügy- és Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszter által később adott interjúk között is ellentmondás feszül. A *Volt egyszer*

¹⁰⁷ Persze a tagadás nem jelentett egy az egyben váratlanságot is, a *Népszava* ugyanis október 19-i (tehát előző pénteki!) cikkében a végül kormány által bejelentett benzinárakat valószínűsítette. In: Furucz Zoltán: *Árulás: jön az 56-62 forintos benzin*. *Népszava*, 1990. 10. 19. 1., 5. A kormányzati nyilatkozók egyöntetűen arról beszéltek, hogy a vasárnapi, október 21-i kormányülésen született döntés a benzinárról.

¹⁰⁸ „Ez az olajkészlet most négy nap, benzinben a normál fogyasztás mellett mondjuk három, de ez azt jelenti, ha minden harmadik ember tankolna, az már nem volna elég.” In: Lakitelek, Rendszerváltó Archívum, Horváth Balázs-hagyaték. MAHIR Sajtófigyelő.

erőszakkal fenyegetőző, a „békés” demonstrálókra támadóként,¹¹⁶ hol szerencsétlen, nevetséges figuraként jelent meg.¹¹⁷ Vele szemben már-már mitologikus alakká magasztosult a Bibó Istvánhoz hasonlított köztársasági elnök, valamint – a sajtó szerint – az ’56-os rendőrpáncsnok, Kopácsi Sándor nyomdokaiba lépő budapesti rendőrfőkapitány. Göncz Árpád a blokád ideje alatt és az azutáni hónapokban annyira piederstálra emeltetett, hogy a bírálataig merészkedő MDF-es képviselőknek – így Kónya Imre frakcióvezetőnek és Csengey Dénesnek – csak éles ledorongolás juthatott osztályrészül.¹¹⁸ Pedig a köztársasági elnök szerepe több tekintetben lehetett volna vizsgálendő. Nevezetesen, négy pontos péntek esti kiáltványában a kormánynak javaslatot tett arra, hogy hétfőig – „amikor folytatódhatnak a taxisokkal folytatott egyeztető tárgyalások” – függesszék fel a benzináremelést; felkérte a kormány képviselőit és a taxisokat, hogy „a taxisok felajánlásának megfelelően tárgyalják meg, miként lehet kölcsönös egyetértéssel biztosítani, hogy az ország gyér benzintartalékai ne fogyjanak el a felfüggesztés ideje alatt”, valamint megkérte a személy- és teherfuvarozókat, hogy „a felfüggesztés bejelentésével egyidejűleg menjenek haza és szüntessék meg az útelzárásokat”. Az államfő tehát úgy „testesítette meg a nemzet egységét”, hogy teljes egészében a taxisok álláspontját tette magáévá. Az az érv, mely szerint az elnök őket is „megkérte” a távozásra, gyermekes, ugyanis maguk a taxisok is nyilvánvalóvá tették: gazdasági jellegű követelésük teljesítése után felszámolják a blokádokat. Az elnök a kormány álláspontját – ami a tárgyalások *feltételül* szabta volna a blokádok felszámolását, a jogállam visszaállítását – egy az egyben negligálta, ráadásul még a blokádokat sem nevezte törvénytelennek.

¹¹⁶ E látszatnak az SZDSZ is komolyan megágyazott. A válság napjaiban még csak közleményükben nevezték megengedhetetlennek az erőszakkal való fenyegetőzést, másfél év múlva viszont Eörsi Máttyás képviselő egy televízió-műsorban „emlékeztetett” arra – a Göncz Árpád fellépését bíráló Debreczeni Józsefnek válaszolva –, hogy a helyzet olyan volt, hogy Horváth Balázs „fontolgatta, hogy a tömegbe lövet”. A bírálat kettőssége itt is tetten érhető volt: Eörsi és védője, Bárándy Péter ugyanis később úgy vélekedett, hogy egy felelős belügyminiszternek minden lehetőséget – így, ezek szerint akár a „tömegbe lövetést” is – meg kell fontolnia. „...amikor a miniszter kijelentette, hogy minden törvényes eszközt igénybe vesz, abban a fegyverhasználat lehetősége is megtalálható.” In: Schmidt Attila: *A politikus kijelentésére ne büntetőbírósság feleljen*. Népszava, 1992. 08. 13.

¹¹⁷ A Horváth Balázst ez irányból bírálók leginkább a szombati kormánypárti tüntetés közismertté vált jelenetét, az Országgyűlés egyik szobájának ablakából a győzelem jelét mutató belügyminisztert idézték fel.

¹¹⁸ Például: Gádor Iván: *Méltatlan!* Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 3.

Göncz Árpád korábban megakadályozta a kormány kísérletét a törvényes rend helyreállítására akkor, amikor szóban közölte: a honvédségi technikai eszközök és szállítójárművek bevetéséhez nem járul hozzá.¹¹⁹ A köztársasági elnök ezzel kapcsolatban később, már második mandátumának lejártja után egyre erőteljesebb üzeneteket intézett a közvéleményhez. A blokád tizedik évfordulóján például az RTL Klub műsorában arról beszélt, hogy a honvédség bevetésének esetére „hadbírótságot ígért” az illetékeseknek.¹²⁰ A következő évben pedig úgy „emlékezett” az ELTE hallgatóival való találkozó során, hogy mivel megakadályozta a hidak megtisztítását, ezért „szűkítették az elnöki jogkörét”. Nos, a „jogkör-szűkítés” az Alkotmánybíróság 1991. szeptember 23-i (48/1991-es), tisztázó határozata volt, amely kimondta: a köztársasági elnöknek nincs hatásköre a honvédség számára parancsot adni.¹²¹

Szorosan összefügg Göncz Árpád történetével Barna Sándoré. A rendőrfőkapitány és a rendőrség szerepének intézményi és jogi hátterével e kötet egy másik tanulmánya foglalkozik bővebben, ezért én itt nem térnék ki az első látásra furcsának tűnő eseményekre.¹²² Ez esetben csak a budapesti

¹¹⁹ Valószínűleg erre az október 26-i határozatra hivatkozva beszélt a sajtó arról, hogy Horváth Balázs a honvédséget is be kívánta vetni a „békés tüntetőkkel” szemben. A kormányhatározat szövege meglehetősen egyértelmű: a „rendőri eszközök” kiegészítéseként van szükség a honvédségi „technikai eszközökre”, nyilván annak kezelő személyzetével együtt. A kérdést bővebben elemzi Riba András e kötetben olvasható tanulmánya. A Kormány 3420/1990. határozata katonai-technikai eszközöknek rendfenntartási célra történő igénybeviteléről. MNL XIX-A-127-b, Minisztertanács, Előterjesztések és határozatok 1990. 9. doboz.

¹²⁰ A vezérkar semmiképp nem akarta bevetni a fegyveres erőket. Göncz Árpád állította le a taxisblokádot katonai felszámolását. Magyar Hírlap, 2000. 10. 24. 3.

¹²¹ A kijelentést idézi és megmagyarázza: Moldoványi Tibor: *Elnök, blokád, szerepválar*. Heti Válasz, 2001. 10. 05. 79-80.

¹²² Csak említés szintjén: Kajdi József a taxisok törvénytelen gyülekezésére figyelmeztető telefonhívására adott válasza („komolytalan, ügyis hazamennek”), „rendőri biztosítás” a fuvarozók Felvonulási térről a Kossuth térre való eljuttatásához, vagy éppen a válság alatt egymásnak is ellentmondó főkapitányi nyilatkozatok. Kajdi József beszámolója. In: Bába Iván: *Békés átmenet. Adalékok a kialakult rendszerváltoztatáshoz*. Budapest, Demokratikus Átalakulásért Intézet, 2007. 177–183. Horváth Pál szavainak tanúsága szerint a taxisok maguk is a rendőri biztosítást egyben a tüntetés *legalizációjaként* értelmezték, mondván: „ők meggátolhatták volna ennek a jogtalanságát, ha ők úgy érezték volna, hogy jogtalan. Nem utólag kell azt mondani, hogy ez jogtalan, hanem mindjárt csírájában el lehetett volna fojtani.” In: „Szóval, ha lehet, akkor soha ne lövöldözzünk egymásra.” Magyar Hírlap, 1991. 10. 26. 8.

rendőrfőkapitány későbbi, furcsa nyilatkozataira utalnék. Nem sokkal az események után Barna úgy emlékezett a honvédség bevetését firtató kérdésre, hogy „Erről szó sem esett! A Magyar Honvédség bevetése a magyar lakosság ellen? (...) Mindössze az jöhetett volna szóba, hogy az elszállításra alkalmas technikát kölcsönözzük tőlük, ha nagyon megkeményedik a helyzet. Akkor is csak egy hidat tisztítottunk volna meg első lépésként.” Egyértelműsítette: „Félreértelmezték a miniszter szavait. Megpróbáltak összeugrasztani Horváth Balázzsal.”¹²³ Barna Sándor ehhez képest néhány hónappal később, az amnesztiatörvény elfogadása és a köztársasági elnök tv-nyilatkozata után lakonikusan ennyit mondott a honvédség bevetésével kapcsolatos kérdésre: „nem akarok hazudni. Ez mondjon többet mindennél.”¹²⁴ Majd március elején, miután az új főkapitányok kinevezésekor megköszönték Barna addigi tevékenységét, a *Magyar Hírlap*nak adott nagyinterjújában már azt mondta: nem voltak meg a megfelelő eszközök a blokád rendőri erővel történő megszüntetésére, a Belügyminisztérium márpedig azt kérte, hogy „minden, a rendelkezésre álló törvényes eszközzel állítsa helyre a rendet”. Barna ezután annak a saját véleményének adott hangot, miszerint – mivel egy intézkedést mindenképpen be kell fejezni – ennek végén akár „fegyverhasználatra” is sor kerülhetett volna, amit azonban ő nem hajtott volna végre. Ugyanakkor – nyilván szavai tompítására – hozzátette: „ezt a gazemberséget” – mármint a néppel szembeni fegyveres fellépést – nem is tételezné fel egy legitim kormányról. Az interjú végén Barna arról is biztosította beszélgetőtársát, Gádor Ivánt, hogy – egy, a taxisok és az ő pártjukon lévő demonstrálók körében elterjedt pletykát tulajdonképpen a nyilvánosságba emelve – „nem lehet bizonyítani”, hogy a kormánypárti tüntetőket megfizették volna.¹²⁵

3. *Érdekegyeztetés:* arrogáns és erőszakos kormány, profi és védtelen „másik oldal”. Az Érdekegyeztető Tanács vasárnapi ülése egészen újszerű és sajátos jelenség volt a magyar politikatörténetben. A munkaadók és munkavállalók követelésének megfelelően – mindenféle bizottsági, szakértő munkát mellőzve – a teljes ülést élő egyenes adásban követhették az érdeklődők, akik az akkor már többnyire egy sávon megnyitott blokádok miatt egyébként is

¹²³ Tamás Tibor: Így látta... Dr. Barna Sándor, Budapest rendőrfőkapitánya. Szakonyi Péter: *i. m.* 35-36.

¹²⁴ Demény-Sámán-Szabó Iréne: *Blokád-blokk. Barna: Nem akarok hazudni!* Népszava, 1991. 02. 22.

¹²⁵ Gádor Iván: „...én pedig a polgári lakosságra nem lövök.” *Magyar Hírlap*, 1991. 03. 09. 4.

„fotelhez” voltak szegezve. A panelek ez esetben is készen álltak: a kormány dilettánsan és fenyegetően viselkedett egyszerre, míg a „civil” tárgyalók – köztük Palotás János MDF-támogatással bejutott országgyűlési képviselő és Nagy Sándor régi szakszervezeti vezető – profi és már-már kormányképes erőként jelentek meg.¹²⁶ Az eredmény a kormány többszöri – szó szerint és átvitt értelemben vett – visszavonulása után tizenkét forintos árcsökkenés, és minél hamarabbi liberalizáció. Alig valaki vetette fel, hogy miféle kártyaosztás tette lehetővé azt, hogy a kormány, a munkaadók, a munkavállalók (!) egyaránt az árliberalizáció mellett kardoskodtak, és ezt az akkor már szinte teljesen háttérbe szorított – az ülésen szóhoz sem engedett, csupán a barikádháttérrel biztosító – taxisok is elfogadták.¹²⁷ A vasárnapi műsort figyelmesen végigkövetve számos elem árnyalhatja a fent ismertetett és sugallt képet. A magukat a kormánypárti tüntetés miatt fenyegetve érző, kormánnyal szemben álló oldal képviselői számos alkalommal címeztek komoly fenyegetést a tárgyaló miniszterek és államtitkárok felé. A fenyegetések szinte egytől egyig a másnaphoz kapcsolódtak. Mi történt volna hétfőn, ha továbbra sincs megállapodás? Nos, erre konkrétum kevés, de meglehetősen sok fenyegető utalás elhangzott a munkaadók és munkavállalók táborából. „Azt hiszem, ketyeg az óra” – adta meg az alaphangot finoman Forgács még a tárgyalás első felében, míg Bajtay József a Munkástanácsok részéről, kevésbé burkoltan az általános

¹²⁶ Palotást, Nagy Sándort, valamint a Liga szakszervezeteket vezető Forgács Pált Horváth Pál elmondása szerint Göncz Árpád ajánlotta a figyelmükbe, mondván: ők jobban képviselhetik majd a taxisok érdekeit is. Csengey Dénest idézve: a fuvarozók nem kiáltottak fel, hogy „Nagy Sándor, Forgács Pál, Palotás János, stb. védjétek meg bennünket, számíttunk rátok, ismerünk titeket, bízunk bennetek!” így tulajdonképpen a kormány hívta össze és ültette egy asztalhoz az Érdekegyeztető Tanácsot, miután „A szent érdekek gazda nélkül kóboroltak a külvárosokban.” In: Csengey Dénes: *Az érdek váltóórása. Nemzeti dráma, vér nélkül II.* Pesti Hírlap, 1990. 11. 21. 5.

¹²⁷ Az ebben is éles szemű Csengey Dénest idézve: „Végül pedig egy rossz hír azoknak, akik abban a hiszemben élnek ma is, hogy Nagy Sándor és Palotás János megóvta őket a legrosszabbtól, a hatvankét forintos benzintől. Az említett urak az utóbbi időben azért nem szorgalmazták túl nagy hangerővel a blokádváltságot lezáró megállapodás mielőbbi életbe léptetését, mert alighanem nekik is elárulták már számításokat végző szakértőik, hogy a világpiac jelenlegi konstellációi szabad benzinár esetén nemigen teszik lehetővé, hogy a kihirdetésre váró, nemes harcokban kivívott árat hatvankét forintig lehessen szorítani.” Nem véletlen az író-képviselő megfogalmazása az ülés meghatározására: „jelmezes előadás”. In: Csengey Dénes: *A nagy érdekegyezés? Nemzeti dráma, vér nélkül II.* Pesti Hírlap, 1990. 11. 22. 5.

sztrájkra utalva fejtette ki: „...a barikádok mindenféleképpen meg fognak ma szűnni. És ha nem születik megállapodás, akkor holnap reggeltől egy egészen más fordulat következik be. A barikádoknál súlyosabb. A tárgyalás előtt azt hiszem, ezen a fordulaton is gondolkozzunk el.” A szünet után, a kormánypárti tüntetés beszűrődő hangjaira is reagálva Nagy Sándor a kormány kompromisszumképtelenségét ostromozva úgy fogalmazott, „ez tényleg súlyos következményekkel fog járni”. Palotás megerősítette, hogy az utolsó pillanatban vagyunk, míg az elnöklő Orbán István – aki elismerte, hogy néha kiesett a szerepből, bár szerinte „nem az elviselhetetlenség mértékéig” – megerősítette: „Itt könnyebb éjfélig ülni, és a megegyezésről tárgyalni, mint ezt a tárgyalást mások bevonásával az utcán folytatni.”¹²⁸

Érdemes kiemelni, hogy az árakban való megállapodáson túl a munkavállalói-munkaadói oldal hasonlóan fontos célnak tekintette a blokádnak szervezőinek és résztvevőinek a büntetlenség biztosítását. Ez az oka annak is, hogy Bod Péter Ákos határozott felkérésére – amely a blokádnak törvényteleniségének közös elismerését rögzítette volna – Forgács keményen elutasító választ adott: „Nem tudom elfogadni azt az állítást a kormány részéről, amely törvénytelennek minősíti ezt a társadalmi tiltakozó mozgalmat. Mindnyájan szemtanúi vagyunk annak, hogy azok, akik ebben a mozgalomban részt vesznek, hihetetlen fegyelemről tettek tanúbizonyságot, semmiféle kárt nem okoztak sem emberi életben, sem vagyonban, lehetővé tették az egészségügyi ellátást, lehetővé tették a közellátást, a közművek biztosítását, tehát teljesen visszautasítható az, hogy ez a mozgalom bármilyen szempontból törvénytelen lenne.” Ennek szellemében rögtön az ülés elején követelte, hogy a blokádnak szervezőit – akik mindezt a „társadalom önvédelméből” kezdeményezték – semmilyen atrocitás ne érhesse. Miután a téma az ülés vége felé újra napirendre került, Rabár Ferenc egyértelművé tette: nem kell aggódni a blokádnak mellett állók miatt, „eddig sem nyúltak hozzá egy ujjal se senkihez”, a kormány pedig nem akart eddig sem erőszakot alkalmazni, és nem akar büntetni sem. A Liga szakszervezet vezetőjének láthatóan a pénzügyminiszteri ígéret nem volt elég, ő csupán Göncz Árpád megnyilatkozását tartotta volna elfogadhatónak: „...én azt hiszem, hogy talán helyénvaló lenne (...), hogyha ezt a garanciát a tüntetésben résztvevőknek teljes mentességére vonatkozóan közvetlenül a köztársaság első polgárától, a köztársasági elnöktől kérné, akinek a józansága, tárgyilagossága, bölcsessége azt hiszem, garancia

¹²⁸ Az Érdekegyeztető Tanács ülésének teljes szövegét közli: *Szakonyi: i. m.* 116–181.

arra, hogy meg tudjuk nyugtatni mindazokat, akik esetleg attól tartanak, hogy bármilyen hátrányos megkülönböztetés, vagy más egyéb érne őket.” Mindezt még Palotás János sem tartotta szükségesnek: szerinte a kormány televízió nyilvánossága előtt elhangzott ígéretének elégnek kell lennie.¹²⁹

4. *A kormánypárti tüntetés.* Az Érdekegyeztető Tanáccsal is összefüggő, és időben egybeeső eseménysor volt az MDF által a kormány védelmében szervezett demonstráció. Ez szinte csak gúny tárgya volt a sajtó döntő részében, amely meghökkentőnek, veszélyesnek és törvénytelennek minősítette a leginkább Lezsák Sándor nevével fémjelvezhető demonstrációt. Az uralkodó narratíva szerint mindez éppúgy törvénytelen volt, mint a taxisblokádnak, hiszen ezt sem jelentették be 72 órával korábban.¹³⁰ Azok az „apróságok” ismét nem kerültek elő, hogy az MDF – ha nem is 72 órával korábban, de – bejelentette rendezvényét, amelyet a rendőrség tudomásul vett, vagy hogy a taxisok demonstrációjával szemben nem bénította meg a közlekedés éppen nem is létező „rendjét”. A leghatásosabbnak látszó, kórusban ismételt érv az volt a tüntetés ellen, hogy nevetséges és egyben példátlan egy kormány, ráadásul egy áremelés mellett tüntetni.¹³¹ A szervezők hangsúlyozták: nem az áremelés, hanem a fenyegetett és szerintük megpuccsolni kívánt kormány mellett álltak ki.¹³² Az általános narratívával szemben úgy vélem, ezen az alapon és hasonlóan sarkítva, a blokádnak melletti kiállás is „nevetséges”: viszonylag kevés emberről feltételezhető, hogy örült a forgalom megbénításának, az utazási lehetőségek, a mozgásszabadság nyilvánvaló csorbításának. Míg azonban mindez erkölcsileg a hazugság iránti felháborodással indokolható, éppúgy nem megkérdőjelezhető az MDF-es tüntetők összegyűlése a megválasztott, ám általuk fenyegetettnek érzett kormány mellett. Természetesen a Munkaügyi Minisztérium elé érő

¹²⁹ A büntetlenséget Antall József néhány órával később a pizsamás interjúban is megerősítette. A törvényt később ugyanakkor nem volt hajlandó benyújtani, arra a magát az eseményekben exponáló Göncz Árpádot kérte fel. In: Oskó: *i. m.* 262–263.

¹³⁰ Kertész Péter: „A rokonszenvtüntetést nem a kormány szervezte”. Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 2.

¹³¹ Szilvay Gergely cikke a *Konzervatóriumon* a De Gaulle melletti szimpátiatüntetést hozta fel példának: *Taxisökök, vasökök: a blokádnak a szabadság és a rend arcúlsapása volt.* Konzervatórium, 2010. 10. 28. http://konzervatorium.blog.hu/2010/10/28/taxisblokad_a_szabadsag_es_a_rend_arcuulsapasa (Utolsó letöltés: 2015. november 25.)

¹³² Az Érdekegyeztető Tanács ülésén egyébként maga Bod Péter Ákos is elkövette a hibát, hogy úgy fogalmazott: „igen ritka, amikor egy áremelés mellett van szimpátiatüntetés”.

tüntető jelenléte a „Spenót házon” belül is téma volt. A civil oldal természetesen fenyegetve érezte magát, döbbenetesnek nevezve a kormány nyomásgyakorlási szándékát. Mai ésszel olvasva elképesztőnek hat Forgács Pál reakciója, aki – miközben a barikádok még fennálltak – úgy vélte: „Mi tartózkodtunk attól, hogy tömegeket az utcára vigyünk, ennek ellenére nem tudjuk biztosítani azt, hogy amennyiben itt a tárgyalás ma eredménytelenül fejeződik be, nem lesznek-e olyan spontán megmozdulások, amelyek összetűzésekhez és egyszerűen beláthatatlan következményekhez vezetnek.” A fenyegetettség-érzet állandó kinyilvánítására az egyetlen határozott és adekvát válasz a kormányoldaltól Szabó Tamás munkaügyi államtitkártól érkezett, aki az esetleges kormányzati „erőszak” miatt aggódó Nagy Sándorra reagált ekképpen: „Meg szeretném kérdezni, hogy ki készül erőszakra? És nem vagyunk-e mi magunk is erőszak alatt? Az ország gazdasága és a polgárok, és mindenki erőszak alatt van ma.”

Érdekes kontraszt, hogy míg ma szinte minden akkori kormánypárti nyilatkozó elismerte a Lezsák szervezte tüntetés fordulópont-jellegét, és azt, hogy annak nagy része volt a megállapodás megszületésében és a kormány – legalábbis erkölcsi – megmentésében, ez az akkori sajtóból, sőt az MDF-esek reakcióiból sem egyértelmű.¹³³ Az uralkodó narratívával a Lezsák melletti másik főszervező, akkor MDF-es országgyűlési képviselő, egyben olimpiai bajnok vízilabdázó Gyarmati Dezső szállt szembe, a *Magyar Nemzetben* megjelentetett közleményében, amikor megerősítette: a tüntetés az „alkotmányosság”, a „törvényesség” és a „rend” mellett érvelt, és fegyelmezetten zajlott le. „Nem a benzinár mellett, vagy ellen álltunk mi ki ott, hanem a demokrácia, a jogrend és a szabadság mellett. (...) Úgy érzem, igazságot kell szolgáltatni ennek a megmozdulásnak. Ez méltó volt a demokráciát teremtő hatalmas, közös tüntetésekhez: a március tizenötödikéhez, a vízlépcső-tüntetéshez és a sorsfordító gyászünnephez. Sajnálatosnak tartom, hogy ez nem így, nem tárgyilagosan jelent meg a széles nyilvánosság előtt.”¹³⁴ Érdekes, hogy a sajtónarratívából ezúttal is kimaradt, hogy a tüntetés valós kiállítás volt a demokrácia mellett – abban az értelemben mindenképpen, hogy

¹³³ Lezsák Sándor több helyen, így e kötet számára adott interjújában is megfogalmazta, hogy a frakció döntő többsége a tüntetés ellen foglalt állást. Antall József Osskó Judit számára adott interjújában viszont maga is fontosnak nevezte a demonstráció megtartását. In: Osskó Judit: *i. m.* 261.

¹³⁴ Gyarmati Dezső: *Sorsfordító pillanatban*. Magyar Nemzet, 1990. 10. 31. 5.

megszólalhatott a másik, a blokáddal nem szimpatizáló oldal is –, az erőszak ellen. A tüntetők fellépésükkel megerősítették: nem a blokáddal erőszakos, karhatalmi lerombolását, hanem a törvénytelenességgel való erkölcsi szembehelezkedést tartják kívánatosnak.

A taxisblokáddal és a diaszpóra

„...a Reménység Tavának nem ugyanazon a partján tartózkodunk az idén nyáron, mint tavaly nyáron. A magyarság átúsztatta a Reménység Tavát ezalatt az egy év alatt, és most a túlsó parton kell egy új korszakát megnyitni a történelmiünknek.”¹³⁵

Az 1990-es év változásainak köszönhetően végleg megszűnt a magyar politikai emigráció. A szabad választásokon az otthoniak kifejezheték akaratukat, megválaszthatták képviselőiket, így a korábban a hazában „rekedt”, diktatúrában élő, a szabad szólás lehetőségétől megfosztott anyaországiak véleményének tükrözése és bemutatása helyett új feladatok vártak a magyar jövőben bízó és a kapcsolatokat erősíteni kívánó korábbi emigránsokra. Természetesen mindez nem jelentette a magyar üggyel való elfordulást, a haza iránti érdeklődés csökkenését. Sőt, az utazási lehetőségek immár szinte korlátlanul válásával megvolt az esély az évtizedek óta szétszórattatásban élők és az otthon maradtak közötti kapcsolatok mélyítésére. A korábbi emigránsok közül sokan jelezték, hogy tanácsaikkal, nyugati tapasztalataikat megosztva szívesen segítenének a kommunizmusból és a szovjet blokkból szabaduló Magyarországnak, illetve első szabadon választott kormányának – amellyel a volt politikai emigráció nagy része egyébként szimpatizált. A szándék azonban többnyire nem eredményezett tetteket: a felajánlkozók nagyrészt falakba ütköztek, az új hatalom csak kevesek tanácsát és segítségét fogadta el.¹³⁶ A nyugati magyarokkal szembeni idegenkedés persze a társadalomban is létezett: a Nyugaton meggazdagodottakról szóló elképzelések, valamint a kommunista propaganda több évtizedes pusztítása együttesen

¹³⁵ Csengey Dénes: *Nem tréfa az, ami előttünk áll*. ITT-OTT, 1990. ősz, 9–13. (Az 1990 nyári ITT-OTT találkozón tartott előadás lejegyzett változata.)

¹³⁶ Antall József elsősorban régi, 1956-ban emigrált barátai, Tar Pál és O'sváth György tanácsaira számított. In: Osskó Judit: *i. m.* 120–121.

megtették hatásukat. A németországi magyar emigráció egyik jeles alakja, Csernohorszky Vilmos nem véletlenül kesergett azon, hogy „A KDNP kivételével, amely igénybe veszi nyugaton élő barátai segítségét, a többi pártban olyan rengeteg az okos ember, hogy alig férnek el a damaszkuszi úton, és a pozíciók felé tülekedve még egymás lábát is letapossák. Nyugatról szemlátomást csak egy kellene: a pénz.”¹³⁷

A taxisblokád idején a témában született, a Nyugaton megjelent, magyar nyelven íródott cikkek tanulmányozása érzékletesen bizonyítja a külföldön élés tagadhatatlan előnyeit és hátrányait is. Kétségtelen, hogy az emigráns – vagy most már pontosan: a diaszpóra közösségeiben élő magyar – nem tanulmányozhatja, nem élheti át percről percre a magyarországi mindennapi életet, nincs jelen fizikailag (vagy: nem biztos, hogy jelen van) történelmi sorsfordulók idején. Nem feltétlenül tudja a történelem ütéserén tartani a kezét – bár mindezt már az egyre terjedő médialehetőségek szinte teljesen megváltoztatták. (Persze a taxisblokád idején – amely bár nagyrészt a médiában lezajló válság volt – ezeknek a lehetőségeknek még sokkal kisebb hálózata biztosított lehetőséget az információk megszerzésére, a vélemények megismerésére, mint ma.) Az emigráns állásfoglalások erejét erősíthette pontosan az, ami egyben és más oldalról gyengíthette: az, hogy nem voltak jelen az otthoniak között, így tulajdonképpen kimaradtak a mindennapos politikai iszapbirkózásból – ez egyfajta kívülről való rálátást jelentett, kiegészülve az évtizedes nyugati tapasztalatokkal. Ezt mutatja érzékletesen Büky Barna jegyzete a Szabad Európa Rádióban, aki a blokád utáni közvélemény-kutatások eredményét két tekintetben is döbbenetesnek nevezte – elsősorban a már említett, Nyugaton megszokott minták tükrében.¹³⁸ Mindkét furcsaság kapcsán a demokrácia egyfajta „túlhajtásáról”, rosszul értelmezéséről beszélhetünk. Az Érdekegyeztető Tanács ülésének teljes nyilvánosság előtt zajlása – amelyet a megkérdozettek szinte összessége helyeselt – óhatatlanul „tévétételkedővé” silányította a fórumot, amelyen komoly szakmai vita helyett mindenki nyilvánvalóan a „kame-rának (is) játszott”. Nyugtalanítónak nevezte a felmérések azon eredményét is,

¹³⁷ Csernohorszky Vilmos: *Válságban a magyar demokrácia*. Nemzetőr, 1990. december–1991. január. 6. A keserűség bár érthető, de egyben jelzi, hogy az árnyalatlan véleményalkotás nemcsak az otthoniak sajátja volt. Tény, hogy az otthoni politikában nemcsak „a damaszkuszi úton” tolatkodók (értsd: aki otthon maradt, nem feltétlenül lett kollaboráns) és a másokat eltaposni vágyók tűntek fel.

¹³⁸ Büky Barna: *Nyugtalanító kérdések a taxisblokád után*. In: *Rendszerváltástól az elitváltásig. A Szabad Európa mikrofonja előtt*. Budapest, Méry Ratio, 2013. 181–182.

miszerint a rendőrséget egyértelműen pozitívan, a kormányt – és különösen a rendőrséget irányító belügyminisztert – negatívan ítélték meg. „Hogyan lehetséges ez? Talán csak nem úgy, hogy a rendőrség Magyarországon a kormánytól független intézmény? Talán csak nem úgy, hogy ilyen esetekben a rendőrség maga dönti el, hogy milyen magatartást tanúsít? Ezt még kérdezni is ijesztő – és nyilván nincs is így. De ha nincs így, miért hálásak a rendőrségnek azok, akik a rendőrséget irányító kormányt elmarasztalják?”¹³⁹ Szintén jogállami szemszögből is vizsgálta a kérdést – egyébként alapvetően gazdasági jellegű elemzésében – Makra Zoltán a *Nemzetőr*-ben, a jogállam felfüggesztéséből fakadó következmények mielőbbi rendezését sürgetve.¹⁴⁰

A nyugati világ magyar sajtójának vizsgálatakor első látásra rögzíthető különbség – az otthonival összehasonlítva – a kormánypárti hangnem egyértelműsége.¹⁴¹ Ez persze nem jelent kritikátlanságot. Sokan elismerték a benzináremelés rosszul előkészítettségét, ugyanakkor – egyfajta magasabb távlatba helyezve – azt hangsúlyozták: szükség van elkerülhetetlen és fájdalmas

¹³⁹ Uo.

¹⁴⁰ „Nyugat-Európa államaiban ilyen esetek nem fordulhatnak elő. Ha Magyarország csatlakozni kíván Európához, és jogállam kíván lenni, akkor célszerű lenne, ha a kormány mielőbb rendezné a barikádépítők és -fenntartók nyilvánvaló jogsértését (például amnesztiával) éppen úgy, mint a parancs megtagadását kilátásba helyező rendőrkapitány sorsát (leváltását).” Makra Zoltán: *Krisziselemzések a világ gazdaságában. Magyarország kiutat keres az olajválságból*. Nemzetőr, 1990. november. 8.

¹⁴¹ Többen kárhoztatták is az otthoni sajtó szinte teljes egészében kormányellenes hangnemet. M. Szabó Imre budapesti tudósítása a *Katolikus Magyarok Vasárnapjában* például így vélekedett: „Bevallom, az utóbbi időben többet szégyenkeztem azért, mert újságíró vagyok, mint akkor, amikor az egypárti diktatúra tombolt. Azért, mert a sajtó, a végre szabad sajtó – egyre inkább úgy tűnik, a hetedik parlamenti párttá lépett elő.” M. Szabó Imre: *Túléljük a nagy blokád*. A taxisok túsul ejtették az országot. *Katolikus Magyarok Vasárnapja*, 1990. november 11. 1. Egy másik cikkben Stolmár G. Ilona például azt a javaslatot tette, hogy mivel „a kormánynak nincs sajtója”, az emigránsok minél nagyobb számban juttassák haza a *Katolikus Magyarok Vasárnapját*. In: Stolmár G. Ilona: *Védőbeszéd*. *Katolikus Magyarok Vasárnapja*, 1990. december 16. 2. Bizonyos írásokat, amelyek eredetileg otthon, vagy otthon is megjelentek, a nyugati magyar sajtóban utánközöltek. A legnépszerűbb ebben az értelemben Kunzabó Ferenc *Maradj velünk!* c. írása, amelyet az *Ausztráliai Magyar Élet*, a *Katolikus Magyarok Vasárnapja* és az Egyesült Államokban megjelenő Új Világ is lehozott. A közölt írások között volt még az eredetileg a *Magyar Nemzet*-ben R. J. monogrammal megjelent *Szókés* c. publicisztika, Alexa Károly írása a *Hitelből* (*Ausztráliai Magyar Élet*), valamint Callmeyer Ferenc, a *Vasárnapi Újság*-ban is felolvasott, a szombati kormánypárti tüntetésen köröztetett gondolatai (*Nemzetőr*).

intézkedésekre, de „nem lehet a társadalom feje felett, annak megkerülésével húsba vágó gazdasági intézkedéseket hozni”.¹⁴² A korábbi emigráció felépítéséből és „keletkezési körülményeiből” – a többség a kommunista diktatúra kibontakozása miatt hagyta el az országot – következik az is, hogy az otthoni sajtónál élesebben tették világossá azt, hogy a válságért az Antall-kormány nem felelős, az az elmúlt évtizedek következménye. „Mert az igazi vétkes és bűnös az elmúlt 40 év rendszere, vezetőivel, végrehajtóival, támogatóival együtt. Tulajdonképpen ezek ellen kellene barikádokat emelni” – vonta le a következtetést Makra Zoltán.¹⁴³ Mindezekből is következően a kormány ott követte el a legnagyobb hibát, hogy nem tette világossá a társadalom előtt, hogy milyen örökséget vett át.¹⁴⁴

Számos tény hangsúlyosabban szerepelt a nyugati magyar sajtóban, mint az otthoniban. A nyugati gazdaság működésének behatóbb ismerete vezethetett azon aggodalom gyakori megjelenítéséhez, miszerint a taxisok radikális akciója elriasztja az ország iránt érdeklődőket.¹⁴⁵ (Ennek kapcsán többen kérdőjelezték meg a taxisok módszerét, és fejezték ki értetlenségüket aziránt, hogy miért nem sztrájkkal vagy a megemelt árú üzemanyag meg nem vételével adtak hangot tiltakozásuknak.¹⁴⁶) Részletesebben elemezte a *Katolikus Magyarok Vasárnapja* szerzője a Nyugatról, elsősorban Németországból érkező segítséget. Horváth István bonni nagykövet nyilatkozata alapján bemutatta Németország (és személyesen Kohl kancellár) érdeklődését és segítőkészségét Magyarország iránt, amelyből azt

¹⁴² Zámbo Enikő: „Egy mondat a” ... taxissztrájkhoz. Nemzetőr, 1990. november 7.

¹⁴³ Makra Zoltán: i. m. 8.

¹⁴⁴ Csernohorszky Vilmos fent idézett, a kormánnyal, a politikai elittel és a társadalommal szemben is meglehetősen kritikus tanulmánya is elsőrendű feladatnak nevezte a helyzet tárgyilagos bemutatását. „A kormánynak most már haladéktalanul fel kell tárnia a nép előtt a való helyzetet.” Emellett az ekkor még nem túl széles körben vallott nézetének is hangot adott, miszerint a „csődöt mondott” nyugati modellbe való kapaszkodás, annak szolgai másolása sem a siker útja. Összességében a válságot – és az önkormányzati választás eredményét, illetve a rendkívül alacsony részvételi arányt – komoly figyelemztető jelnek látta. „Az első menetekkel felíratott már október végén a magyar jövő horizontjára.” Csernohorszky Vilmos: i. m. 6.

¹⁴⁵ Ez kombinálódott egy érzelmi szállal a *Californiai Magyarság* tudósításában, amely egy osztrák turistát idézett: „Azokat tartják itt túsznak, akik 1956-ban sokezer magyar menekültön segítettek.” In: *Így történt... Californiai Magyarság*, 1990. november 2. 2.

¹⁴⁶ Stelmár G. Ilona: *Életmentő műtét*. Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. november 25. 6.

a következtetést vonta le: „Érdemes volt megnyitni a zsarnokság börtönkapuit. A németek nemcsak szavakban hálásak, de »bajban tudni meg, ki a jó barát« mondásunkat igazolva, gyors tettekkel sietnek segítségünkre. Köszönjük!”¹⁴⁷

Élénkebben élt egyfajta visszarendeződéstől való félelem az első szabadon választott kormány esetleges bukásának esetén. Érdekes – és nyilván a kormány támogatásából és az otthoni sajtótudósítások iránti szkepticizmusból adódott –, hogy több írás úgy vélte: a társadalom a válság alatt a kormányt támogatta, valamint hogy az Érdekegyeztető Tárgyalások során a kormány tárgyalóinak sikerült rákényszeríteni akarataikat a tiltakozókra. Az addigi ellenzéki politika egységesként való értelmezésének beidegződése vezethetett oda, hogy a tudósítások döntő többségében az SZDSZ és a Fidesz e kérdésben egyértelműen eltérő álláspontját egyáltalán nem árnyalták, ezek szerint mindkét erő – néha kiegészülve az MSZP-vel – a kormány lemondását követelte.

A fent részletezett, szinte kizárólagos egységet látva meglepőnek is hathat a magyar Országgyűlés egyetlen korábban hosszú emigrációból hazatért tagjának, az 1956-os nemzetőrség parancsnokának, Király Bélának az állásfoglalása. Az otthon, többek között a *Beszélőben* közzétett nyilatkozatában a független képviselő azt jelentette be: csatlakozik az SZDSZ frakciójához. Az indoklás szerint: „Megdöbbenve vettem tudomásul, hogy a kormány még a koalíciós pártok országgyűlési frakcióival sem tanácskozott a »sokkterápia« bevezetése előtt.”¹⁴⁸ Még ennél is megrendítőbb volt számomra, hogy a kormány a polgári »engedetlenségi mozgalom« elfojtására is készült. (...) A Szabad Demokraták Szövetsége, véleményem szerint, a Fidesszel összefogva magvát képezheti azon erőknél, amelyek kimozdítják nemzetünket a mai politikai, gazdasági és bizalmi válságból.”¹⁴⁹

Mindezekből annyi mindenképpen leszűrhető: a korábbi emigráció, 1990 utáni diaszpóra szereplői továbbra is állást foglaltak a magyar politikai élet eseményeiben. Különös érdeklődést mutattak az olyan válságok idején, mint amilyen az első szabad választások utáni október során kibontakozott krízis volt. Tenni is kívántak az új úton elinduló anyaországért. Mint ahogy a

¹⁴⁷ *Nem vagyunk egyedül*. Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. november 25. 10.

¹⁴⁸ A „sokkterápia” legfőbb élharcosa ekkor egyértelműen a Szabad Demokraták Szövetsége volt. Lásd: többek között Bogár László e könyvnek adott interjúját.

¹⁴⁹ Király Béla: *Nyilatkozat*. Beszélő, 1990. 11. 03. 12.

nagyszerű és az összmagyar ügy iránt mindig elkötelezett Cseh Tibor, az ITT-OTT találkozók egyik szervezője fogalmazott egy nagyszabású tanulmányához írt, indulatosra sikerült hozzászólásában: „Ezért van iszonyatos szükség a mi hangunkra nemcsak Erdéllyel kapcsolatban, hanem Magyarországgal ugyanúgy. Rendkívül kényes témákról, igen nagy felkészültséggel, és igen jó tollal kell majd írunkunk.”¹⁵⁰ A kötődéseiket a külföldön eltelt évtizedek alatt el nem vesztő, Magyarországért és a többségi vagy éppen kisebbségi sor(s)ban élő magyarokért, emberi jogaikért korábban és később is szót emelő, emigráns magyarok véleményének otthoni bemutatására és visszhangjára sokáig, a rendszerváltás után még évekig nem került sor. Pedig erre nemcsak a hála, hanem saját érdek is kötelezett volna minket.

E tanulmány a taxisblokád történetének árnyalásán, újragondolásán túl erre is felhívhatja a figyelmet. Mint ahogy Csengey Dénes szavai akkor is valósággá váltak: „mert nem tréfa az, ami előttünk áll”¹⁵¹, úgy minden korra – a jelenre talán fokozottan is – igaz, hogy egy probléma megoldásához a helyes diagnózis megállapítása mellett a közös, összehangolt cselekvés ereje szükséges.

¹⁵⁰ Cseh Tibor: *Előszó. Éltető Lajosnak, Ludányi Andrásnak, Sass Mártonnak. ITT-OTT, 1990 tele. 4.*

¹⁵¹ Csengey Dénes: *Nem tréfa az, ami előttünk áll. ITT-OTT, 1990 ősze. 9–13.*

Kávássy János Előd

A hézagpótló kompromisszum¹⁵²

Az 1990. októberi taxisblokád az angolszász sajtó vezető orgánumaiban megjelent írások tükrében

1990 októberének magyarországi eseményei, az alig öt hónapja hivatalban lévő, a Magyar Demokrata Fórum által vezetett, koalíciós kormány által bejelentett, legalább annyira kényszerű, mint amennyire drasztikus üzemanyagár-emelés, illetve az azt követő taxis- és fuvarozó sztrájk és blokád, majd a helyzet feloldásához vezető kompromisszum nemcsak belpolitikailag, de külpolitikailag is egy új korszak sok szempontból kiforratlan, bizonytalan, s potenciálisan törékeny kezdetén zajlottak. Alábbiakban arra keresem a választ, hogyan tükröződött Kelet-Európa nyugati szemmel nézve legígéretesebb fiatal demokráciájának első jelentős *ad hoc* krízise az amerikai, brit, kanadai és ausztrál sajtó olyan meghatározó és befolyásos lapjaiban, mint például a *New York Times*, a *Guardian*, a *Toronto Star*, vagy a *Herald Sun*. Vizsgálódásomban az interpretált valóság hangsúlyait, felvetéseit és konklúzióit összevetve igyekszem megvilágítani, miben volt azonos, és miben eltérő a hazai és a külföldi, angol nyelvű sajtó fókusza, illetve utóbbiak egymáshoz viszonyított értékelése.¹⁵³

Az első, ami az általam áttekintett tizenkét vezető napilap és két hírügynökség anyagaiból azonnal kitűnik, hogy az angolszász világ írott médiumai az 1990. október 25-i és 26-i magyar történésekre alapvetően nem azok menetében, hanem retrospektíve reagáltak, azaz az első hírügynökségi

¹⁵² A *Washington Post* 1990. október 29-i *Hungarian Reprieve* („Magyar megkönnyebbülés”) című cikkéből kiemelve. Az ugyanezen a napon megjelent *Los Angeles Times Hungary Forced to Pull Back on Huge Gas Price Boost* című cikkében szintén a „stopgap compromise” kifejezés szerepel.

¹⁵³ Munkám elkészítésében a *LexisNexis Academic* digitális adatbázisában hozzáférhető korabeli, angol nyelvű, az angolszász kultúra országaiban megjelent sajtótermékekre támaszkodtam – figyelembe véve azok nemzetközi politikai súlyát, illetve az ott élő magyar kisebbség létszámát. Bár az általam alább közöltekben explicit módon nem jelenik meg, gondolati „sorvezető”, illetve forráskontrollt jelentett számomra a Magyar Demokrata Fórum akkori képviselőcsoportjának sajtóirodája által összeállított saját, belső használatra készült 1990. október–novemberi „Külföldi lapszemléje”, illetve fogódzkodót adtak számomra a *Magyar Távirati Iroda (MTI)* anyagiban átvett, hivatkozott, idézett híradások is.

jelentések után csak 1990. október 27-től, sőt, inkább csak 28-tól jelentek meg jelentősebb cikkek a magyarországi eseményekkel kapcsolatban (nyilván a 28-i cikkek már 27-re is „visszatekintettek”). A földrajzi távolság, valamint a nyomtatott sajtó megjelentetésének fizikai realitásain túl szerepe volt ebben azon globális politika történéseinek is, melyeknek az 1990. október 25-én cselekvő magyar kormány is foglya volt.

1990. augusztus 2-án az iraki diktátor, Szaddám Huszein százezres sereggel támadt a szomszédos Kuvaitra,¹⁵⁴ és augusztus 8-án bejelentette annak elfoglalását. Válaszul 1990. augusztus 7-én az Amerikai Egyesült Államok vezetésével beindult a *Desert Shield*, a „Sivatagi Pajzs” hadművelet, s szeptemberben az USA mellett már a britek és franciák is csapatokat telepítettek Szaúd-Arábiába. Bár az ENSZ Biztonsági Tanácsa csak 1990. november 29-én fogadta el az iraki kivonulás végső határidejeként 1991. január 15-öt (a *Desert Storm*, a „Sivatagi Vihar” végül 1991. január 18-án tört ki), a közel-keleti háború fenyegetése, illetve annak az olajpiacra gyakorolt hatása¹⁵⁵ folyamatos és fokozott figyelmet kapott a politikában éppúgy, mint a sajtóban.

A másik ilyen, Magyarországot direkt módon érintő „ügy” a régóta saját működőképességének határán egyensúlyozó/átbukni készülő Szovjetunió gazdaságának összeomlása volt. A hidegháború (immár nyilvánvaló) vesztese olyan súlyos és alapvető gondokkal küzdött, mint (például) az élelmiszer- és az egészségügyi ellátás. Az 1980-as évek második feléig egyre újabb és fenyegetőbb ballisztikus rakétákat és atom tengeralattjárókat hadrendbe állító Moszkva 1990 közepére képtelenné vált saját polgárai ellátására, és külföldi – alapvetően nyugati – segélyezésre szorult.¹⁵⁶ Bár a kuvaiti

¹⁵⁴ A kuvaiti és az Egyesült Arab Emírátságokban folyó olaj kitermelést, „túltermelést” Szaddám Husszein már 1990 májusának végén „gazdasági háborúnak” nevezte országa ellen, egyszersmind az iraki–kuvaiti határon fekvő olajmezők kitermelési jogát is magának vindikálva. Az elmérgesedő vitában július utolsó harmadában Egyiptom igyekezett közvetíteni, melynek kapcsán az Egyesült Államok jelezte, hogy neutrális pozíciót kíván elfoglalni a vitában. Az iraki amerikai nagykövet, April Glaspie által közvetítetteket utóbb sokan egyértelműen Szaddám bátorításaként értelmezték, hiányolva az egyértelmű amerikai állásfoglalást Kuvait teljes megszállása ellen.

¹⁵⁵ A nyersolaj hordónkénti átlagára az 1990. júliusi 17 dollárról októberre 36 dollárra emelkedett.

¹⁵⁶ Az 1990-es esztendő utolsó harmadára a Szovjetunió a második világháború napjai óta a legkomolyabb élelmiszerhiánnyal nézett szembe. A paradox, önmagából kifordult és kiszolgáltatott helyzetet jól jelzi, hogy miközben a connecticuti AmeriCare jótékonyági

válság által generált olajpiaci helyzet váratlan extrajövedelmhez juttatta a Kreml urait,¹⁵⁷ a szovjet vezetés így is a KGST országokba irányuló olajexport egyoldalú csökkentése mellett döntött, nem kevésbé saját szükségleteinek biztosítására.

Az 1990. október 25-én este bejelentett magyarországi üzemanyagár-emelés és az azt hamarosan, reaktívan követő taxis és fuvarozó *strike* (inkább „csapás” mint „munkabeszüntetés” értelmében) tehát politikai, gazdasági, társadalmi, s vizsgálódásunk szempontjából zornalisztikai értelemben is e két összefüggő, globális esemény regionális lecsapódása volt. A nyugati sajtó „fáziskésése” e kontextusban jobban érthető/értelmezhető, mindazon tény mellett, hogy a két nagy olajválságot (1973, 1979–1980) meg- és túlélő demokráciák saját fejlődésük, tapasztalataik és eszközrendszerük tudatában alapvetően másként tekintettek a hasonló eseményekre. Az angolszász sajtó híradásaiban – mint látni fogjuk – éppen ezért nem a jogosan meghúzható párhuzamok, hanem a helyzet unikalitása jelentette a hírtéket, a nóvumot: hogyan reagál ilyen helyzetben egy olyan ország, melyre 1945 után diktatúrát kényszerítettek, s mely a XX. században azt megelőzően is autoriter rendszerként, és nem angolszász mintájú demokráciaként fejlődött.

Áttérve az angol nyelvű híradások kronologikus feldolgozására, összevetésére és elemzésére, a magyarországi helyzetről az elsők között tudósító amerikai *Associated Press* (AP) 1990. október 25-én híradásában így fogalmazott: „Tiltakozó taxisofőrök zárták le a főváros hidait csütörtökön, miközben mások több kilométeres sorokba álltak be, hogy feltöltsék tankjaikat, miután a kormányzat jelentős, akár 70%-os üzemanyagár-emelést jelentett be. A kormányzat úgy nyilatkozott, a szovjet olajimport visszaesése

szervezet 1990. decemberi, 40 tonnányi élelmiszer és gyógyszer segélyszállítmányának mintegy felét olyan folyékony táplálékkiegészítők tették ki, melyeket normális esetben a harmadik világ éhezőinek szállítottak, az NSZK azon 340 millió dollárnyi húskonzervet, lisztet és vajat ajánlotta fel, melyet eredendően egy esetleges újabb berlini blokádnak esetére halmoztak fel. A képet tovább árnyalja, hogy Mihail Gorbacsov a KGB-t bízta meg a szállítmányok őrzésével és célba juttatásával – nehogy azok eltűnjének a szovjet rendszer végtelenül bürokratikus és korrupt útvesztőjében.

Elizabeth Shorgen 1990. december 3-i *U. S. Charity Ships Medicine, Food to Moscow* című cikke a *Los Angeles Times*-ban. http://articles.latimes.com/1990-12-03/news/mn-4223_1_soviet-union/1 (Utolsó letöltés: 2015. november 25.)

¹⁵⁷ Felbomlásáig a Szovjetunió – hangsúlyozottan nem Oroszország, hanem a tagállamok összessége – volt a világ legnagyobb olajtermelője és exportőre, megelőzve Szaúd-Arábiát és az USA-t.

miatt péntektől emelik az árakat. A magasabb árak egyben a Kuvait iraki megszállása miatt elrendelt ENSZ embargóból fakadó iraki export kiesést is tükrözik.”¹⁵⁸ A több helyen az *MTI* híradásaira hivatkozó amerikai összefoglaló a hidak lezárását és a Parlament épülete előtt összegyűlt 600 taxisofőr tiltakozását emelte ki, a magyar nagyvárosok közül Budapest mellett (csak) Debrecen említve. Az *AP* név szerint Siklós Csaba közlekedési minisztert és Kardos Katalint, az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium szóvivőjét említette, illetve az általuk elmondottakat idézte tartalmilag. Az elemzőbb részben már ekkor szerepelt, hogy: „Magyarország eddig halogatta a gázolaj árának emelését. Csehszlovákia és más kelet-európai országok már az előző hónap folyamán emelték az árakat a szovjet olajszállítások kiesése miatt. A helyzetet tovább bonyolította a perzsa-öbölbeli válság. Sok kelet-európai országnak vannak barter szerződésai Irakkal, ám Bagdad az augusztus 2-i, kuvaiti invázió után nem szállíthat. Magyarországon az utolsó üzemanyagár-emelések július közepén voltak, amikor annak ára 20%-kal emelkedett.” A híradásban az is szerepel, hogy miközben a kialakult kvóta szerint Magyarország továbbra is 17 dolláros áron (ilyen értéken, de nem dollárért!) jutott volna szovjet olajhoz, a kialakult helyzetben a magyar vezetés egyszerre szembesült a szovjet kvóta visszaesésével/nem teljesítésével, Moszkva fokozódó igényével, hogy ellentételezéseként Magyarország (és a többi KGST ország) konvertibilis valutában fizessen, valamint hogy Magyarország további 700-800 000 hordónyi olajat a jelentősen megemelkedett világpiaci árakon kénytelen beszerezni.¹⁵⁹

Másnapra, 1990. október 26. péntekjére a dolgok jelentősen megváltoztak, s ezt a változást a *United Press International (UPI)*, László Erika jegyezte. „*Taxis sztrájk bénítja meg a magyar közlekedést*” címmel jelentetett híradása már az elején ezt tükrözte: Sztrájkoló taxisofőrök pénteken barikádokat állítottak a határátkelő pontokon és megbénították a közlekedést Budapesten, valamint más jelentősebb városokban, a jelentős üzemanyagár elleni tiltakozás részeként. A rendőrség kiürítette az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium épületét, és kordonnal zárt le egy földalatti állomást, miután két elkülöníthető, a sztrájkhoz köthető bombafenyegetést kaptak.

¹⁵⁸ *Hungarian Taxi Drivers Revved Up Over Gas Hikes (A magyar taxisofőrök akcióba lépnek az üzemanyagár-emelés miatt)*. Associated Press, 1990. október 25.

¹⁵⁹ *Uo.*

Robbanóanyagot nem találtak.”¹⁶⁰ Az *UPI* híradása az események sodrával bővülve az *AP* előző napi híradásánál jóval átfogóbb képet adott. Budapesten kívül a cikk kiemelten említette Miskolcot (az ország második legnagyobb városaként), illetve Székesfehérvárt, ahol a közutak blokádjá a helyi szovjet laktanya egységeinek folyamatban lévő kivonását akasztotta meg. A gazdasági fókuszban immár megjelent a hétvége mellett az esetleg elhúzódó krízisre való felkészülés, a boltokban megfigyelhető vásárlói roham, felvásárlási láz. A legfontosabb különbséget azonban a politikai elemek és az osztályadalmi szempont beemelése jelentette. László Erika elsőként Göncz Árpád köztársasági elnök kormányhoz intézett, az áremelés legalább hétfőig való felfüggesztésére felhívó, nyilvános üzenetével indított, melyhez kapcsolódóan név nélkül a „sztrájk több vezetőjére” hivatkozott, akik kompromisszumként – az útzáratok feloldásának zálogaként – elfogadták volna az áremelés 50%-ra való mérséklését (itt szeretném megjegyezni, a később megvalósult kompromisszum ismeretében nehéz eldönteni/egyértelműsíteni, hogy az itt és a későbbiekben idézett angol szerzők 50%-os emelésre, vagy az eredetileg bejelentett 65-70%-os emelés felére – 35% – gondoltak). Az *UPI* által közreadottakban immár az is szerepelt, hogy miután az Árpád hídnál ezrek tüntettek a taxisok mellett, a kormány lemondott az erő alkalmazásáról, és a rendőröket visszahívták; igaz, idézték Barna Sándort, Budapest rendőrfőkapitányát is, aki azt mondta, ha a helyzet nem oldódik meg, a hatóság végül kénytelen lesz cselekedni. Utóbbi kapcsán egy név nélkül idézett taxis így fogalmazott: „Az egész ország nevében sztrájkolunk, hiszen a magas üzemanyag árak minden más árakra is hatással lesznek.” A kialakult helyzetet Nagy Sándor szakszervezeti vezető „súlyosnak” nevezte, és a tőle idézettekben gyakorlatilag nyíltan üzent a kormánynak: „A tanulság a kormány és a parlament számára az, hogy ilyen döntéseket nem lehet a szakszervezetekkel való előzetes egyeztetés nélkül keresztülvinni.” Az MSZP a híradás szerint az áremelés azonnali visszavonását követelte, s maga a szakmai szervezetnek számító Magyar Autóklub vezetője, Balogh Tibor is úgy fogalmazott, hogy az áremelés „egy rossz politikai döntés” eredményeként született. Az amerikai hírügynökség munkatársa a néhány óra alatt kudarcba fúló első, háromoldalú (taxisok, szakszervezetek, belügyminisztérium) tárgyalásokra is kitért, miközben László Balázs kormányzóvivőt idézte, aki a tüntetéseket

¹⁶⁰ Erika László: *Taxi strike brings Hungarian transport to a halt („Taxis sztrájk bénítja meg a magyar közlekedést”)*. United Press International, 1990. október 26.

törvénytelennek minősítette, mondván, törvényileg azt 72 órával korábban be kell jelenteni. László Erika azzal zárta pénteki összefoglalóját, hogy a kórházi lábadozásra ítélt Antall József kormányfő fizikai távollétében Horváth Balázs belügyminiszter irányította a kormányt és az országot.¹⁶¹

Bár az általam kiemelt amerikai híradás már tartalmazta azon hír-pa-nelek legtöbbjét – a külgazdasági hátteret, a magyar nyersolaj hiányt és annak gazdasági hatását, a kormányzati politikai és hivatali kommunikációt, a sztrájkolók és a különböző szakszervezetek hangját, az ellenzéki pártok véleményét stb. – melyeket ezután a legtöbb sajtóorgánium a saját cikkeiben felhasznált, a magyarországi krízis általánosan és hírértékűvé csak másnap, 1990. október 27-én vált. A brit *Guardian* ekkor „Az üzemanyagár miatti tiltakozások majdnem leállítják Magyarországot: taxi- és teherautó sofőrök zárják le az utakat az áremelés után”¹⁶², a *Financial Times* (FT) „Üzemanyagár miatti tiltakozások söpörnek végig Magyarországon”¹⁶³, a *The Times* „Magyarország bedugul az üzemanyagár tiltakozásoktól”¹⁶⁴, az AP folytat-lagosan „A kormány az üzemanyagár-emelés csökkentésével igyekszik véget vetni az útlezárásoknak” című híradásokat közölte.¹⁶⁵

Ami ezekben a híradásokban – megjegyezve itt, hogy az FT és a *The Times* továbbra is csak nagyon röviden foglalkozott hazánkkal – a korábbiak-hoz képest új volt, az a lokális krízis regionális kontextusba való helyezése, illetve a magyar kormány gazdasági nehézségeinek számszerűsítése. A *Guardian* szerint a taxisok és fuvarozók akciói, „melyek – úgy tűnik, a közlekedési nehézségek ellenére is széles körű tömegtámogatást élveznek a tavasszal el-sőprő többséggel kormányra került jobbközép kormány eddigi legnehezebb válságát hozták”, rámutattak „Közép-Európa új demokráciáinak sérülékeny-ségére, melyek gazdasági problémáit az Öböl-krízis csak tovább tetézte”.¹⁶⁶ A cikkben a kialakult politikai helyzet direkt gazdasági áráként szerepel az a 140 millió dollár, mely az immár megemelkedett árú kőolaj (félmillió tonna) világpiaci beszerzését fedezte, s amely így sem volt képes pótolni a kiesést (a

¹⁶¹ Uo.

¹⁶² Irena Czekierska: *Petrol protest brings Hungary near a halt: Taxi and lorry drivers block roads after price increase*. *Guardian*, 1990. október 27.

¹⁶³ Nicholas Denton: *Petrol protests hit Hungary*. *Financial Times*, 1990. október 27.

¹⁶⁴ Ernest Beck: *Hungary jammed by petrol protest*. *The Times*, 1990. október 27.

¹⁶⁵ Alex Bandy: *Government Seeks to End Road Blockades With Lower Gas Price Hike*. AP, 1990. október 27.

¹⁶⁶ A *Guardian* cikkéből idézve.

szovjeteknek 1990-ben 6,5 millió tonna olajat kellett volna szállítani, ez esett vissza alig 5 millió tonnára, azaz a valódi kiesés 1.5 millió tonna volt).¹⁶⁷ Az AP ugyanekkor már a megállapodás lehetőségének megszületéséről, illetve az addig szélesülő válsággal kapcsolatos, a drámaiságot (és/vagy színpadi-asságot) sem nélkülöző, politikai célzatú üzenetekről tudósított. A szombat délelőtt a Parlament előtt összegyűltekhez hangosbeszélőn szóló Horváth Balázstól ezt idézték: „Menjenek haza! A kormány rendet akar. Rendet fo-gunk tartani, arra hívjuk fel önöket, tartsanak rendet ugyanígy!”, miközben a vele direkt függelmi viszonyban lévő Barna Sándor budapesti főkapitány-tól azt citálták, hogy a BRFK feje engedelmesedni fog, hogy a „törvényes rendet helyreállítsa”. „De ha ez ellenkezik a lelkiismeretemmel, tudom, mit fogok tenni: lemondok.”¹⁶⁸ A körvonalazódó egyezés kapcsán az amerikai hírügynökségi jelentés arra a kérdésre hívta fel a figyelmet, hogy a 70%-os áremelés megfelezése, azaz a 35%-os üzemanyagár-növekmény elfogadható lesz-e az akcióban megmozdult szervezetek és egyének többségének, egy olyan országban, ahol az átlagjövedelem alig havi 150 dollár, s ahol a kial-kudott csökkentett emeléssel a literenkénti gázolaj ára 1 dollárra nő,¹⁶⁹ s nem mellékesen egy olyan országban, amely 20 milliárd dollárral a volt keleti blokk legeladósodottabb állama.¹⁷⁰

Elérkezve az 1990. október 28-án, a magyarországi krízis gyakorlati lezárásának/feloldásának napján megjelent angolszász híradásokhoz, azt lát-juk, hogy az előzetes egyeztetés nélkül bejelentett üzemanyagár-emelés és a reaktívan kialakuló magyar taxis- és fuvarozó blokádnak generálta politikai helyzet végül/végre globálisan hírértékű, jelentős eseménnyé lett.¹⁷¹ A nem egyszer harsány címmel induló cikkek között alapvető különbséget jelent, hogy aznap egyszerre jelentek meg a már 28-i kompromisszumra, a korábbi, 27-i eseményekre reagáló, illetve a 28-ról vagy 27-ről a teljes eseménysorra

¹⁶⁷ Uo.

¹⁶⁸ Az AP híradásából idézve.

¹⁶⁹ Nem mellékes az amerikai viszonyítás. 1990-ben az amerikai éves átlagjövedelem 21 000 dollár, egy gallon benzin pedig 1,3 dollár volt, azaz az (a fiktív) átlag amerikai havi 1750 dollárból gazdálkodott, míg egy liter benzinért 34 centet fizetett.

¹⁷⁰ Uo.

¹⁷¹ A taxisblokádnak híre immár Kanada legbefolyásosabb lapjában, a *Toronto Star* hasábjain is megjelent. A tartalmi novumok hiánya miatt fent nem idézett, *Hungary won't revoke gas hikes* („Magyarország nem vonja az üzemanyagár-emelést”) a *Reuter* híradásának átvétele volt, és az október 27-i magyar állapotokat tükrözte.

visszatekintő, összefoglaló publikációk. Az *Associated Press* délelőtti, Alex Bandy jegyezte, „*Magyarország visszalép a 70%-os üzemanyagár-emelésről*” című híradásában már a tárgyalásosan kialakított kompromisszumról, az eredetileg bejelentett áremelés megfelezéséről, illetve ezzel párhuzamosan a blokádnak feloldásáról számolt be.¹⁷² A Magyarországot „két napja országszerte megbénító közúti és hídblokádnak Bod Péter Ákos és a különböző érdekképviseletek tárgyalásainak eredményeként érhetett véget. A híradásban kiemelten szerepel – a minisztertől idézve – a megállapodás törvényhozási jóváhagyásának szükségessége, s hogy annak esetleges hiányában az eredeti áremelés marad érvényben. Az *AP* anyagában második helyen a kormány melletti tüntetés szerepel: „Miközben vasárnap a tárgyalófelek a Munkaügyi Minisztérium épületében találkoztak tízezres, Antall József miniszterelnök pártjának, a Magyar Demokrata Fórum tagjai vezette, dühös, kormánypárti tömeg gyülekezett. Néhány demonstráló transzparenszeket vitt, melyen ez állt: »Fasizmus, Marxizmus, Taxizmus«, vagy »Nem a proletárdiktatúrára«. Az egyik hatalmas felirat 1956 utcai terrorjára emlékeztetett, amikor szovjet tankok taposták le az antikommunista forradalmat, hirdetvén: »1956-ban tankok, 1990-ben taxik«. Kapcsolódóan Für Lajos honvédelmi minisztert idézték: »A demokrácia nem tűrheti a törvénytelen tetteket. (...) A kormány hajlandó tárgyalni, de az anarchiát nem fogjuk eltérni.«, illetve kiemelték, hogy ugyanekkor Demszky Gábor főpolgármester jelölt az MTV-n a nyugalom megőrzésére hívott fel.”¹⁷³ Bandy cikke a taxisblokádnak fizikai végének leírásával zárul: „A közút torlaszok vasárnap gyakorlatilag megszűntek. A fővárosi Duna-hidakról eltűntek az odaparkolt járművek, ahogy a legtöbb kereszteződés is átjárhatóvá vált. A városba vezető utak legtöbbször a forgalom általában szabadon mozoghat. Az állami televízió hasonló helyzetről számolt be azon regionális központokból, melyekben két napig szintén taxik és teherautók zárták el a forgalmat. Az egyetlen kivétel Győr, az Ausztriába és Csehszlovákiába vezető határátkelők közelében fekvő nagyváros. Itt továbbra is elhagyott teherautók és vontatmányok akadályozzák a városon áthaladó forgalmat.”¹⁷⁴

A *UPI* ugyanezen vasárnap délutáni híradása szerint a magyar kormány „az általános sztrájk fenyegetésével szembeesülve” döntött az áremelés

kompromisszumos megfelezéséről, miután Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke arra figyelmeztetett, hogy hétfőn általános sztrájk indulhat, ha nem sikerül egyezsége jutni.”¹⁷⁵ Az amerikai hírügynökség több ponton a korábban kevésbé exponál(ódot)t magyar pénzügyminiszterre hivatkozott, és tőle is idézett. „Három nappal azután, hogy akár 65%-os üzemanyagár-emelést jelentett be, Rabár Ferenc pénzügyminiszter vasárnap azt mondta, a kormány belemegy az inkább [csak – K. J. E.] 33%-os emelésbe, mely kedden lép életbe. »A kormányzat nem gyengeségből hajlik meg, hanem mert őszintén hiszi, hogy nemzeti konszenzusra van szükség.« A kormány arra fogja kérni az országgyűlést, hogy négy évtized után először fogadjon el olyan lépéseket, melyek engedélyezik az üzemanyagár liberalizációját, mondta Rabár. Ezen törvény megszületése, melyet várhatóan november 6-án fognak elfogadni, az árakat a világpiaci feltételekhez fogja kötni, kormányzati szabályozás helyett.”¹⁷⁶

A *New York Times* ugyanekkor *Evolúció Európában; Üzemanyagár miatt tiltakozások bénítják meg Magyarországot* címmel alapvetően október 26–27. eseményeire visszatekintő cikket közölt, új szempontokkal és a fentiekhez képest új hangsúlyokkal. A más híradásokból már megismert események és megszólalók szerepeltek benne: „»A kormány döntést hozott, és az visszavonhatatlan« – mondta Horváth Balázs belügyminiszter. Tisztázatlan, mikor távolítják el a barikádokat, mert kormánytisztviselők jelezték, nem fogják erővel eltávolítani a torlaszokat. (...) Göncz Árpád köztársasági elnök megparancsolta, hogy a hadsereget és járműveit ne alkalmazzák a vita rendezésében. Az *MTI* magyar hírügynökség szerint Budapest rendőrfőnöke, Barina Sándor azt mondta, lemond, ha arra utasítják, alkalmazzon erőt a taxisok és fuvarozók ellen.” – a *NY Times* hangsúlyozta, hogy a jobbközép kormány tárgyalások útján igyekszik rendezni a helyzetet, s hogy az megosztja a magyar társadalmat: „Az emberek mindkét oldallal elégedetlennek tünnek. Az emberek a kormányt kritizálják, mert az a nagyjából 2,30 dolláros gallononkénti árról 3.80-ra emelte az üzemanyag árát. (...) Ugyanekkor a magyarok elítélték a taxisokat és a fuvarozókat, amiért azok káoszt teremtettek. Sokan nem tudtak eljutni munkába, sok élelmiszerszállítmány nem jutott célba, és

¹⁷² Alex Bandy: *Hungary Backs Away From 70 Percent Gasoline Price Increase*. AP, 1990. október 28.

¹⁷³ *Uo.*

¹⁷⁴ *Uo.*

¹⁷⁵ Erika László: *Hungarian government bows to demands on price hikes*. UPI, 1990. október 28.

¹⁷⁶ *Uo.*

kenyérből és tejből az emberek pánikban vásároltak.”¹⁷⁷ A gazdasági okokat és konzekvenciákat illetően, a globális és regionális eredők mellett a szerző rámutat: „Néhány közgazdász az emelést úgy tervezte, hogy az kiegyensúlyozza az ország költségvetését, s a fogyasztás visszafogásával kívánja a nemzet olajszámláját megmenteni attól, hogy elszálljon, s tovább rontsa a kereskedelmi mérleg egyensúlyát.” Később azt is hozzáteszi, más előjellel, hogy „az áremelés 1-2 százalékponttal emelheti tovább az inflációt, mely az év folyamán 30% körül mozgott”, illetve, hogy „Lengyelország, Csehszlovákia és Románia szintén emelték az üzemanyag árát, részben a szovjet szállítások visszaesésének eredményeként. De egyetlen országban sem voltak hasonló, hatalmas tiltakozások.”¹⁷⁸ Az *NY Times* cikke a válság politikai értékelését is – az általam korábban idézett orgánumokhoz képest – tovább bővítette, a liberális ellenzék véleményének idézésével. „A legfőbb ellenzéki párt a Szabad Demokraták ostorozták az áremelést. »Elítéljük mind a módot, ahogy az áremelésre sor került, mind annak mértékét is« – mondta Haraszti Miklós, a Szabad Demokraták egyik vezetője. »Teljesen megértjük a reakciókat. Ez az áremelés egyetlen gazdasági stratégiába nem illik, és emelni fogja az inflációt.« A parlamenti vitákban Fodor Gábor, a Fiatal Demokraták tagja mondta, hogy a kormánynak nehéz dolga lesz, míg kiszabadul a csapdából, amelybe lépett.”¹⁷⁹

Az USA keleti partjának (akkor) talán legbefolyásosabb napilapjából idézettekben végül (s itt a magyar belpolitika evidenciáihoz viszonyítok) megjelent a liberális ellenzék hangja, felszínre bukkott a kormány *versus* ellenzék, emblematikusan az MDF–SZDSZ ellentét. Bár mint a korábbiakból kitűnhet, az angol nyelvű lapok idézték Göncz Árpádot és Demszky Gábort, híradásaikban a köztársasági elnök, illetve a leendő budapesti főpolgármester pártállása nem, vagy teljesen hangsúlytalanul jelent meg, szemben a definitíven pártjaikat reprezentáló, 28-án idézett Haraszttal és Fodorral. Szembeötlő, hogy a magyar belpolitikai helyzet realitásának egyik kulcseleme csak ekkor, és nem előbb jelent meg az amerikai sajtó híradásaiban, s az is, hogy az alapvetően liberálisnak tekintett *New York Times* cikkírója inkább nem foglalt állást a magyar pártok valamelyike mellett.

¹⁷⁷ Steven Greenhouse: *Evolution in Europe: Gas Price Protests Cripple Hungary*. NY Times, 1990. október 28.

¹⁷⁸ Uo.

¹⁷⁹ Uo.

Utóbbi igen nehezen mondható el az angol *Independent*-ben publikáló Karacs Imréről, akinek írása „*Magyarország káoszban, amint a kormány az összeomláshoz közelít*” címmel jelent meg e késő októberi hétvégén: „Magyarország népszerűtlen jobbközép kormánya az összeomlás szélére került tegnap, lévén sztrájkoló taxisofőrök bénították meg a közlekedést országszerte, az üzemanyag kutak kiapadtak, az élelmiszer polcok kiürültek, miután az emberek két napig pánik-vásároltak. Az utolsó felkelés 34. évfordulóján a magyarok újjáélesztve 1956 szellemét nyíltan szembeszálltak a hatóságokkal és tömegesen gyülekeztek a sztrájkolók támogatására. (...) A krízis az eddigi legnagyobb, mellyel az 1940-es évek második fele óta elsőként megtartott szabad választáson márciusban győztes kormány megalakulása óta szembe került. A válság kitörésére Antall József egy kisebb operációt követő kórházi lábadozása alatt került sor. Kormánya elutasította a kompromisszumot, melyet Göncz Árpád köztársasági elnök javasolt, hogy a kormány függessze fel az áremelést, a taxisok függesszék fel a blokádot. A maguk részéről a taxisok ezt elfogadták. A kormány tegnap délután vészhelyzeti gyűlést hívott össze.”¹⁸⁰

Az általam fellelt és áttekintett mintegy harminc publikáció közt kivételként, ugyanakkor egyértelműen és nyilvánvalóan a kormány ellenében elfogult Karacs túlzásoktól sem mentes híradásában Barna Sándor és Göncz Árpád általam már több forrásból idézett kijelentései mellett kitért arra is, hogy a „Kezdeti, a taxisok elleni harag hirtelen a kormány ellen fordult, mely jó ideje tudta, hogy a szovjet szállítások megbízhatatlanok. Az Öböl-válság szintén felhajtotta az árakat, de a kormány tudatosan halogatta a cselekvést a hónapban korábban megtartott helyhatósági választások miatt.” Miközben egyértelmű, hogy a szerző saját elfogultságai nem mentik fel a kormányt politikailag halogató és elhibázott gazdasági lépesei alól, tény, hogy az e napokat felnőtt (vagy épp „felnövő”) fejjel megélt olvasó számára elfogadhatatlanok a pánikvásárlásról, az utolsó kenyérmorzsáért folyó felvásárlási lázról szóló feljegyzések, éppúgy, mint az olyan félrevezető megjegyzések, hogy: „Amikor a kormányzat rendőri erő alkalmazásával fenyegetett a sztrájkolók ellen, minden szimpátiát elveszített az emberek körében. A tiltakozókkal szemben vízágyút és éleslőszert alkalmazó kommunista múlt emlékei még frissek.” Az *Independent* cikkének magyar származású szerzője akár tudatlanságból,

¹⁸⁰ Imre Karacs: *Hungary in chaos as government nears collapse*. Independent, 1990. október 28.

akár tudatosan ferdítve, de téves képet tárt olvasói elé, az általános magyarországi helyzetet tekintve. Bár bizonyosan akadtak boltok, melyeket megrohantak, és sok élelmiszerből országsszerte több fogyott a megszokotthoz képest, a klasszikus vásárlási pánik lefestése, ahogy (nyilván az 1956 utáni éveket értve itt) a lakosság ellen éleslőszert használó, tömegoszlató magyar rendőrség képe is inkább volt klisé, mint valóság. Karacs Imre túlzó, sötét színekkel festett magyar helyzetképén a drámai elemek domináltak – a híradás mellett egyszersmind szubjektív látás- és láttatás módként.¹⁸¹

¹⁸¹ Igaz, hogy munkám elején jeleztem, a források közt nem kívánom közvetlenül megjeleníteni a Magyar Demokrata Fórum képviselőcsoportjának sajtóirodája által összeállított „Külföldi lapszemléjének”, illetve a *Magyar Távirati Iroda* anyagait, Karacs tudósítása kapcsán gyakorlatilag „kénytelen” vagyok kivételt tenni, lévén mindkettő kitért az *Independent* magyar származású cikkíró publikációjára. Az MDF politikusai számára ezt emelték ki: „Karacs Imre helyszíni beszámolót közöl a lapban, *Káosz Magyarországon, összeomlás felé tart a kormány* címmel. A *Népszabadság* okt. 29-i számában ismertetett cikkben ezt írja: »A legutóbbi felkelés 34. évfordulóján a magyarok felélesztették október szellemét, nyíltan szembefordultak a kormánnyal és tömegesen siettek a sztrájkolók segítségére.«” Az *MTI* ehhez képest jóval hosszabban (minden más lapszemlézett híradáshoz képest feltűnően hosszán) idézte az angol lapban leközöltek. Összehasonlítás végett ezúttal ennek teljes szövegét közlöm itt: „Karacs Imre, a *The Independent*-lapok budapesti tudósítója így vezette be hosszabb riportját: »Magyarország népszerűtlen közelebbi kormánya szombaton az összeomlás szélére került, miután sztrájkoló taxisok országsszerte megbénították a közlekedést, a kétnapos felvásárlási pánik nyomán eltűnt a boltokból az élelmiszer és kifogyott az üzemanyag a benzinkutaknál. A legutóbbi felkelés 34. évfordulóján a magyarok felélesztették 1956 szellemét: nyíltan szembefordultak a hatóságokkal és tömegesen siettek a sztrájkolók támogatására...« Hozzáfüzi, hogy Barna Sándor budapesti rendőrfőkapitány ugyanúgy szembefordult a rendőri beavatkozásra vonatkozó kormányzati fenyegetéssel, mint elődje tette 1956-ban. Ezzel kapcsolatban a tudósítás kiemeli: »Amikor a kormány rendőrség bevetésével fenyegette meg a sztrájkolókat, minden rokonszenvet elvesztett a nép körében. Még friss a tiltakozó tüntetések résztvevői ellen alkalmazott kommunista vízágyú és éles töltények emléke.(...) A taxisokkal szembeni harag – írja Karacs – hirtelen a kormány ellen fordult, amely hosszú ideje tisztában volt vele, hogy a szovjet olajszállítás megbízhatatlan. Az Öböl-válság is hozzájárult a benzinár emelkedéshez, ámde a kormány a hónap elején lezajlott helyi választások miatt szándékosan halogatta (áremelési) akcióját. Az új ár a kormány túlköltsége miatt előállt költségvetési hiány ellensúlyozását szolgálja.« (...) A következőkben a szerző megjegyzi: »A boltokban gyorsan halad a piacgazdaságra való áttérés, a magyarok máris csaknem nyugati árakat fizetnek az élelmiszerért és más létfontosságú cikkekért. Bérüket és fizetésüket azonban a kormány kelet-európai szinten fagyasztotta be, és szabályozók útvesztő-hálózatával akadályozza a nyugati üzletembereket magyarországi beruházások eszközzésében. A benzináremelés további 20 százalékkal növelheti

Az 1990. október 29-én és azután megjelent angolszász cikkek az utcára kerülés dátumából fakadóan immár a teljes történéssorra, a négy nap eseményeire mint egészre reagáltak, arról tudósítottak. Igaz, hogy több vezető lap, így a *New York Times* (mely ekkor az *AP Price rise protest* – „Áremelés miatti tiltakozások” című híradását vette át), vagy a *Washington Post* (mely *Hungarian Reprieve* – „Magyar megkönnyebbülés” címmel indítva reagált) csak igen röviden, alig egy bekezdésnyi írásban zárta le a magyar válságot, sok lap épp ekkor bővítette a vizsgálódás kontextusát, s annak mélységét – számomra ezen cikkek jelentették a legérdekesebb forrást. A korábban már többször idézett László Erika „A magyar kormányt hibáztatják az üzemanyag válságért” címmel megjelent összegzésével kezdve, az a helyzet fizikai detektálásával indul. „Hétfőn a taxi és teherautó sofőrök visszatértek a munkájukhoz, s a tömegközlekedés és élelmiszerszállítás a rendes keretek közt folytatódott a hatalmas üzemanyagár-emelést követő, három napos, országos méretű tiltakozás után. A demonstrációk, melynek határátkelők és a jelentősebb utak lezárása is része volt, vasárnap ért véget, miután a kormányzat beleegyezett, hogy felére csökkenti a pénteken életbe léptetett 70%-os áremelést.” Ám – új hangokat emelve be – kitér a politikai erőterben indukált változásra és annak konzekvenciára is: A megegyezés ellenére a gazdasági szakemberek lehetséges üzemanyag hiányra figyelmeztettek a következő hetekben, a kormány válságkezelését érintő kritikák közepette. „A kormány félrevezette az embereket. Hazudott, és ez aláásta hitelességét” – mondta Orbán Viktor, az ellenzéki Fidesz vezetője egy parlamenti vitában. Orbán „a bizalomvesztésből fakadó gazdasági következményekre” figyelmeztette a kormányt.¹⁸² A *UPI* cikkében a *Magyar Nemzet* szerkesztői cikkére is hivatkozást találunk, mely

a jelenleg 30 százalékos inflációs rátát. Közgazdászok figyelmeztetnek, hogy a jövő évben hiperinfláció következhet be». A tudósító nem sok lehetőséget lát a sztrájkokkal kapcsolatos kompromisszumra. Mint írja, »a taxisok a kormány lemondását követelik, az ellenzéki Szabad Demokraták Szövetsége pedig bejelentette, hogy kész átvenni (a kormányzást). A hónap elején kivívott választási győzelmük nyomán a liberális ellenzéki pártok az ország csaknem valamennyi helyi kormányzatának ellenőrzését elnyerték és magabiztosan úgy vélik, eljött az ő idejük.« Karacs Imre végezetül hangoztatja, hogy fogytán a türelem mindkét oldalon és hírt ad róla: a brit nagykövetség a Magyar Rádió útján kért segítséget azoknak a beteg brit gyermekeknek az ügyében, akik szombaton érkeztek Budapestre, de mivel a blokádnak nem tudnak eljutni a Pető Intézetbe, a nagykövetségen rekedtek.”

¹⁸² Erika László: *Hungarian government faulted for gas crisis*, UPI, 1990. október 29.

„az áremelés az ellenzékkel és a munkavállalókkal való egyeztetés nélkül való bevezetése miatt ostromozta a kormányt”, s melyben minősítő kritikaként szerepelt: „Úgy tűnik, nincs határa a demagógiának, melyet a hatalom és a gőg táplál.” Az amerikai hírügynökségi összefoglalóban ugyanakkor – ismételt objektivitással – megjelent a magyar kormányerők helyzetértékelése is: „A három koalíciós párt törvényhozói dicsérték a kormányt a kompromisszumra való hajlandósága miatt, de egyetértettek abban, hogy az előzetes konzultációk segítettek volna elkerülni a krízist.”¹⁸³

Maradva az amerikai híradásoknál, a nyugati part legbefolyásosabb lapja a *Los Angeles Times* „Magyarország visszakozni kényszerül a hatalmas üzemanyagár-emelésében” címmel hosszan, részletezve és alapvetően objektívan igyekezett bemutatni az éppen lezárult/lezárlóban lévő magyar krízist. Carol J. Williams írása már a bevezetőben az elért kompromisszumra helyezte a hangsúlyt: „A sztrájkoló taxisok és szakszervezetisek, akik utcai, híd és határátkelő barikádokkal bénították meg a közlekedést Magyarországon három napon át, vasárnap beleegyeztek, hogy felfüggesztik blokádjukat, miközben a parlament egy olyan üzemanyag válsággal igyekszik megbirkózni, mely gazdasági összeomlással fenyeget. A hiánypótló kompromisszumtól azt várják, hogy visszaállítja valamelyest a rendet a magyar utakon, melyek a hétvégére gyakorlatilag leálltak.”¹⁸⁴ Az itt megjelent gazdasági áttekintésben visszatekintve szerepel: „Szemben más kelet-európai országokkal, melyek az utóbbi hónapokban vagy fokozatosan árat emeltek, vagy megszorításokat vezettek be, a magyar kormány nem tett lépéseket, hogy csökkentse a fogyasztást, inkább megnyitotta a tartalékokat, hogy fenntartsa a központilag támogatott üzemanyagárakat. Az import halogatásával és a készletek felélésével Magyarország arra kényszerült, hogy az igen drága készlet piacról vásároljon, és 65%-os üzemanyagár-emelést vezessen be.” Míg a jövőt illetően Bod Péter Ákost idézik, aki a lakosság figyelmét arra hívta fel, hogy ha a benzin-felvásárlási láz nem csillapul, az ország alig négy napra elegendő olajtartaléka keddre, alig néhány óra alatt kimerülhet.¹⁸⁵ A politikai helyzet kiéleződése kapcsán olvashatjuk, hogy „a kormányzat üzemanyagár krízis

¹⁸³ Uo.

¹⁸⁴ Carol J. Williams: *Hungary Forced to Pull Back on Huge Gas Price Boost: Eastern Europe: Taxi drivers, truckers agree to suspend a crippling blockade. The pressure is on Parliament to resolve the crisis.* LA Times, 1990. október 29.

¹⁸⁵ Uo.

kezelését hangosan támadta az ellenzéki Szabad Demokraták Szövetsége, azzal vádolva az ország vezetését, hogy az képtelen kivezetni Magyarországot a gazdasági katasztrófából”, illetve reaktívan, hogy a korábban kórházi ápolása miatt a döntéseket kabinetjére hagyó Antall József „vasárnap késő este a nemzeti televízión keresztül, kórházi szobájából szólva, 45 percen át magyarázta a válságot, illetve, hogy nyugati segítséget ígértek a fizetéseketlenesség előkerülésére”.¹⁸⁶ Utóbbi kapcsán az is szerepel, hogy bár a sztrájkoló tagadták, hogy a Nyugat magyar kormány iránti szimpátiája hozzájárult volna az egyezés elfogadásához, tény, hogy „Németország vasárnap jelezte, hogy elkerülendő egy kormányválságot, üzemanyag szállítását fontolgatják. Mind Bonn, mind az Európai Közöség delegáció küldését tervezi, hogy felmérjék a helyzetet.” A cikk szerzője arra is rámutatott, hogy egyrészt bár a magyar lakosság „alapvetően szolidáris volt a sztrájkolókkal, a hétvégén nőtt a feszültség, és a vásárlók kezdtek belefáradni a kényelmetlenségekbe”, másrészt „Antall pártja majd 20 000 emberrel vonult a Parlamenthez és a blokádokhoz” – azaz a sztrájkoló fuvarozók tömeg- és politikai bázisa távolról sem volt egységes vagy intakt.¹⁸⁷ Williams Tőkés László püspököt, „Magyarország egyik legnagyobb köztisztületnek örvendő alakját” is idézte: „Ez egyfajta terrorizmus. (...) Nem jogszerű, amit a sztrájkolók csinálnak. Ez nemzeti öngyilkosság.” A cikkíró szerint a hangulat megváltozását látva maga az SZDSZ is változtatott retorikájának hangnemén – Tamás Gáspár Miklós parlamenti felszólalását idézte: „Természetesen elismerjük az áremelés és antiinflációs politika szükségességét. Amivel nem értünk egyet, az a kormány hét hónapnyi kivárása [a kormány valójában bő öt hónapja volt hivatalban – K. J. E.], majd ahogyan figyelmeztetés nélkül sokkolta a közvéleményt.”¹⁸⁸

Az Atlanti-óceán keleti partjain, az Európai Közöség kebelén belül megjelenő, brit *Reuter* hírügynökség, illetve a *Guardian*, *Times* és *Financial Times* cikkei már címeikben is eltérő hangsúlyokat használtak; az előbbi felsorolás sorrendjét tartva itt is: „A blokád gyengíti a kormányt – A magyar sofőrökkel az üzemanyag miatti összecsapás rontja a hitelességet” „Az EK igyekszik gyorsan átsegíteni Magyarországot az olaj válságon”, „Budapest beadja a derekát az üzemanyagár miatt sztrájkoló sofőröknek”, „A magyarok kihátrálnak az üzemanyagár összecsapásból”.

¹⁸⁶ Uo.

¹⁸⁷ Uo.

¹⁸⁸ Uo.

A *Reuter News Agency* híradásában – melyet itt a kanadai *The Globe and Mail* által átvettekől idézek – „Magyarország első posztkommunista kormányának [társadalmi – K. J. E.] hitele rettenetes csorbát szenvedett, miután elveszítette az események feletti irányítását az üzemanyagár miatt konfrontációban, a taxisokkal és fuvarozókkal szemben.”¹⁸⁹ A *Reuter* a kormányzat gyengeségére, illetve a kormányzati fellépés erőtlenségére teszi a fő hangsúlyt. Egyrészt, hogy a magyar rendőrség képtelen volt a fizikai blokádot (és nem a sztrájkot) kezelni, másrészt, hogy „a csehszlovák és lengyel reformkormányokkal szemben, melyek még nagyobb nehézségekkel szembesülnek, a magyar koalíció képtelen volt programjának tömegtámogatását fenntartani.”¹⁹⁰ A szintén a *Reuter* híradásából dolgozó ausztrál *Herald Sun* „*Budapest válságban*” című cikke ugyanezen a napon a nyugati segítség (ígéretét) hangsúlyozta: „Jeszenszky Géza külügyminiszter elmondta, hogy a válság miatt a kormány kapcsolatban volt és van Németországgal, Ausztriával és az USA-val. »A legfontosabb és konkrét lépéseket Németország tette« – mondta. »Kohl kancellár hétfőn egy különleges bizottság kiküldését ígérte, az általános helyzet felmérésére.« Kohl tegnap azt is mondta, lehetséges, hogy olaj segélyt küldenek.”¹⁹¹

A *Guardian* két szerző jegyezte írása a magyar válságot nem izoláltan, hanem összeurópai ügyként, a frissen ki-/vissza-/újrabővült Európa anomáliáinak részeként tárgyalta. A cikk így indít: „Az Európai Közösség vezetői megriadva annak lehetőségétől, hogy a növekvő gazdasági és társadalmi elégedetlenség politikai válságot szabadíthat el, hétvégi római csúcstalálkozójukon abban egyeztek meg, hogy sürgős segítséget nyújtanak Magyarországnak az oly’ kétségbeejtően szükséges olaj és energia biztosításához.” Majd a magyar krízis főbb elemeinek ismertetése után, visszatérőleg így folytatja: „Az Európai Közösség vezetői nem titkolták a sztrájk és a blokádot miatti aggodalmukat. (...) Az ostromlott magyar kormány támogatását buzgón kinyilvánító EK csúcs Rómában egyetértett, hogy a magyar válságot csakis békésen és demokratikusan, a közrend és a törvényesség teljes tiszteletben tartásával” lehet megoldani. Az EK diplomatái tegnap úgy nyilatkoztak, hogy aggódnak, hogy a tömegtiltakozások ne váljanak irányíthatatlanná, s hogy ne bátorítsanak

¹⁸⁹ *Blockade a blow to government Clash with Hungarian drivers over gasoline damages credibility.* The Globe and Mail, 1990. október 29.

¹⁹⁰ *Uo.*

¹⁹¹ *Herald Sun: Budapest in crisis,* Herald Sun, 1990. október 29.

hasonló mozgalmak beindításához más, megszorításokra kényszerülő kelet-európai országokban. A Közösség csúcsvezetői egyetértettek abban, hogy előbbre hozzák azon egy milliárd font kifizetését, melyet korábban Magyarország gazdasági reformjának segítéséhez ígértek. Az értekezleten megállapodtak, hogy „rövidtávon elérhető bilaterális segítséget” nyújtanak.”¹⁹²

A *The Times*-ban Ernest Beck ugyanekkor „Magyarország egy politikai válság széléről táncolt vissza” felütéssel indítva, alapvetően a politikai hangsúlyokat igyekezett felvillantani. Miután a válság lezárulása kapcsán a kormány oldaláról Bod Péter Ákosra hivatkozott, és Rabár Ferencet idézte, kitért arra, hogy a kormányzat „azzal vádolta a Szabad Demokraták Szövetségét, hogy támogatják a sztrájkot, elmélyítve az ellentétet a felek között, mely valószínűleg a parlamenti vitába is átszivárog. A Szabad Demokraták tagjai azt mondják, hogy akár a kormány lemondását, és egy nagy koalíció létrehozását is követelhetik, megállítandó azt, amit ők az ország pénzügyi káoszba süllyedéseként aposztrofálnak.”¹⁹³ A publikáció mindezek (további kifejtése után) azzal zárul, hogy „Magyarország külföldi imidzse, mint az új kelet-európai demokráciák legstabilabbja és legígéretebbje, biztosan csorbát szenved a zavargásokkal, épp olyankor, amikor a külföldi tőkére nagy szükség lenne”.¹⁹⁴

Az *FT* a direkt válsághelyzet elmúltával – annak összefoglaló ismertetése után – a továbbra is meglévő bizonytalanságokra, válaszra váró kérdésekre hívta fel a figyelmet: „De Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszter ragaszkodott annak hangsúlyozásához, hogy mindez csak átmeneti megoldás volt. A végső cél, mondta, az energiaárak liberalizációja. Továbbá, tette hozzá, a kormányzat a nyugat-európaihoz hasonló mérvű üzemanyag adót fog kivetni. (...) Továbbra is bizonytalan, hogy a taxisok és fuvarozók el fogják-e fogadni a kormány lépését, még akkor is, ha a megmozdulások vezetői erre kérik őket. Sőt mi több, a zavargások újra fellángolhatnak, ha az árliberalizáció és a nyugat-európai szintű adószint oly magas árat jelent, mint amit eredetileg bejelentettek. Az időleges áremelés-csökkentés valószínűleg újabb sorokat vetít előre, olyanokat, melyek a hétvégén kiszárították a kutakat.”¹⁹⁵

¹⁹² John Palmer – Irena Czekierska: *EC hastens to aid Hungary over oil crisis.* Guardian, 1990. október 29.

¹⁹³ Ernest Beck: *Budapest gives in to striking drivers over petrol price.* The Times, 1990. október 29.

¹⁹⁴ *Uo.*

¹⁹⁵ Nicholas Denton: *Hungarians draw back from petrol price clash.* Financial Times, 1990. október 29.

Folytatólag kapcsolódva – megnyitva ezzel az 1990. október 29-ét követő, immár egészében konkluzív és prediktív írások bemutatását – a *Financial Times* október 30-i számában Denton így fogalmazott „A magyar vezetők tanulnak az üzemanyagár miatti tiltakozásokból” című írásában: „Magyarország tegnap elkezdte lerakni egy különleges, társadalmi együttműködés alapjait a kormányzat, a szakszervezetek és munkavállalók között, lezárandó, az országot megbénító, a magasabb üzemanyagár miatti tiltakozásokat, politikai intézményeket hív életre, megelőzendő a jövőbeni tömegmegmozdulásokat... Az élet tegnap ugyan visszatért a normális kerékvágásba, a válság öröksége hosszú életű lesz. A krízis felszínre hozta a nemzeti konszenzus iránti határozott vágyakozást az ország súlyos gazdasági helyzetével való megküzdéshez, lévén a kereskedelem Magyarország hagyományos kelet-európai partnereivel összeomlik. Mi több, a magyar intézményrendszer impotenciája a tömegtüntetések kezelésében lökést adott azon erőfeszítéseknek, melyek egyfajta korporatív keret kiépítését célozzák, a kormány és a különböző érdekcsoportok tárgyalásaihoz/alkuihoz.”¹⁹⁶ A cikk szerint a társadalmi egyeztetés alapvető jogi és intézményi hiátusait jól mutatta „a valóban hatékony szakszervezetek hiánya”, a válsághelyzetben egymással (is) „hangos rosszindulattal vitázó szakszervezetek és munkavállalói szerveződések tömege”, illetve „a sztrájkolók követelése kvintesszenciájának közvetítésére képtelen szakszervezetek”. Az *FT* szerzője pozitív lépésként értékelte azon kormányzati ígéretet, hogy a jövőben gyakoribb és rendszeres lesz az egyeztetés, s hogy Jeszenszky Géza külügyminiszter maga is „a konzultáció terének kibővítéséről” beszélt; ugyanakkor arra is rámutatott, hogy minden tapasztalatok és kormányzati kommunikáció fényében a kormány maga elbátortalanodhat a szükséges, határozott lépések meghozatalától, míg az érdekképviseltek túlzottan is felbátorodhatnak – „felfordulást hozó sztrájkok telével fenyegetve” a törékeny konszenzust.¹⁹⁷

¹⁹⁶ Nicholas Denton. „A magyar vezetők tanulnak az üzemanyagár miatti tiltakozásokból”. *Financial Times*, 1990. október 30.

¹⁹⁷ Uo. Összehasonlításként álljon itt az ugyanekkor ismét a *Reuter* híradását átvéő *Herald Sun* Oil row win in Budapest („Az olaj vita rendeződik Budapesten”) címmel megjelent igen rövid cikke: „Budapest – A taxi és teherautó sofőrök győztek az akaratok csatájának tesztjén Magyarország első posztkommunista kormányával szemben tegnap. Út- és határblokádjuk rákényszerítette a kormányn, hogy a tervezett 65%-os emelést 1,28 dollárra csökkentse a szuper benzin literéért. Tiltakozásuk, mely csütörtökön kezdődött Budapesten, és más nagyvárosokban káoszt okozott, pánik élelmiszervásárlást indukált.

Áttekintésem legvégén három, 1990. november 1-jén megjelent írásból idézek, alapvetően a válság gazdasági elemeinek fókuszba állításával.¹⁹⁸ Az *United Press International* cikkében Zwack Péter amerikai magyar nagykövet ugyanannyira kritikus, mint amennyire üzenetértékű véleményét idézik, „Az USA-nak többet kellene tennie, mondja a magyar nagykövet” címmel. Zwack diplomataként egyértelműen az Amerikai Egyesült Államok kézzelfogható támogatását előmozdítandóan nyilatkozott, egyrészt számszerűsítve a magyar gazdaság húsbavágó realitárait, másrészt – igaz inkább burkoltan, mint nyíltan – kritizálta az USA által a magyar ügyben (is) tanúsított magatartást.¹⁹⁹ Zwack Péter arra hívta fel a figyelmet, hogy a korábban átlag 18 dolláros hordónkénti áron olajhoz jutó Magyarország – a korábban már részletesen ismertetett globális változások miatt – hirtelen az immár 40 dollárhoz közelítő világpiaci árakkal szembesült, miközben 20,7 milliárd dolláros államadóssága évi 3,5 milliárdos terhet/kiadást jelentett a magyar nemzetgazdaság számára, melynek 1990-ben ráadásul az NDK-s és iraki exportbevételek kieséséből származó 500 millió dolláros negatívumot is el kellett viselnie. Zwack a német és az osztrák példára hivatkozva vészhelyzeti olajszállítmányok, konkrétan 50 teherautónyi üzemanyag-gyorssegély küldését, illetve az USA stratégiai készleteinek megnyitását vetette fel. Véleménye szerint az amerikai vezetés „késlekedett a kézzelfogható gazdasági segítség nyújtásában” azon országnak, amely retrospektíve nagyban hozzájárult a kelet-európai kommunizmus lebontásához, illetve amely perspektívkusan a legvonzóbb üzleti befektetéseket rejtette.²⁰⁰

Magyarországgal az 1980-as évek második felétől (amerikai mércével mérve) gyakra(bba)n foglalkozó *Christian Science Monitor (CSM)* az 1990. őszi válságnak ugyan most kevesebb figyelmet szentelt, ám Amy Kaslow „Magyarországot megnyomorítják az energiaköltségek” címmel megjelent

A nyomás hatására a kormány végül belement, hogy 26%-kal csökkentse az eredeti emelést.”

¹⁹⁸ A fent nem idézett kanadai *Toronto Star*-ban Alan Ferguson ugyanekkor hosszabb, visszatekintő összegzést publikált *Hungary's tenuous democracy Confrontation over gas hikes shows fragility of new era* („Magyarország vékonyka demokráciája – Az üzemanyagár emelkedés miatti konfrontáció mutatja az új éra törékenységeit”) címmel. Szemben az általam a főszövegben vizsgált három írással, itt nem jelentek már meg új elemek, s alapvetően a politikai hangsúlyok, illetve a magyar belpolitikai erőter változásai reflektálódtak.

¹⁹⁹ Jim Anderson: *U.S. should be doing more, Hungarian envoy says*. UPI, 1990. november 1.

²⁰⁰ Uo.

írása a magyar taxisblokádát alapvetően amerikai gazdasági szakértők szem-
szögéből és értékelésében igyekezett bemutatni. Kaslow bevezetője szerint
„a fájdalmasan emelkedő áraktól, a mezőgazdasági exportot megtizedelő
szárazságtól, s a garantáltnak tűnő keleti blokk piacának diszintegrációjától
sújtott magyar gazdaság irányvesztettnek tűnik. A halmozódó külső adós-
ság és a politikai egység hiánya már megtörte a gyors gazdasági változás
lehetőségét.”²⁰¹ A New York-i East-West Security Studies szakértője, David
Kemme a magyar adósságcsapdát elemezve arra hívta fel a figyelmet, hogy
[Lengyelországgal ellentétben – K. J. E.] a magyar kormány 80%-ban keres-
kedelmi bankoknak, és csak 20%-ban más országoknak, illetve multilaterális
szervezeteknek (mint pl. a Világbank) tartozott, több mint 20 milliárd dollár-
ral. Kemme szavaival ez „elképzелhetetlenül magas”, 2 000 dolláros fejen-
kénti (*debt per capita*) adósságot jelentett, s így – ahogy már a washingtoni
PlanEcon Inc-nek dolgozó Thomas Tilmától idézték: „a kormányzat adós-
sága kényszerűen nőni fog, egyszerűen azért, hogy biztosítsák a szükséges
importot, és fizethessék e rendkívüli adósságot”. Az Indiana Egyetemen taní-
tó, magyar származású Paul Marer professzor a KGST piacainak megingása
közepette (is) arra hívta fel a figyelmet, hogy „Magyarország létfontosságú
érdeke, hogy fenntartsa kapcsolatait a szovjet és a regionális piaccal, külön-
böző megállapodásokon keresztül”, Marer a magyar Ikarus buszok szovjet-
unióbeli exportját hozta példának, jelezve, hogy az évi 7-10 000 buszt csak
egy ekkora piac képes befogadni. Utóbbi kapcsán a professzor azt is kiemel-
te, hogy Magyarország jövőbeni exportjának kedvez, hogy „a nyugati árukra
áhítozókat saját vásárlóerejük az olcsóbb keleti beszerzésre kényszeríti”.²⁰²

Mindezekén túl (az elsőként idézett) Kemme akkori meglátása szerint
a magyar siker a piactegyüködésre való átállástól függött, mely addig ke-
vés eredménnyel járt, lévén a budapesti vezetés „a koalíciós kormányban
felhígult”, mert annak tagjai „sem a reformok lényegi elemeiben, sem azok
sebességében nem képesek egyetérteni. (...) Nem egyetlen párt váltotta le a
Kommunista Pártot, és nincs politikai akarat a nehéz döntések meghozásá-
hoz”, melynek egyik eredménye, hogy csak részlegesen, és nem teljes mér-
tékben iktatta ki az ártámogatások rendszerét.”²⁰³

²⁰¹ Amy Kaslow: *Hungary Battered by Energy Costs*. Christian Science Monitor, 1990.
november 1.

²⁰² Uo.

²⁰³ Uo.

A CSM a magyar gazdasági és politikai helyzetre fókuszált cikkével
szemben a *Financial Times* november 1-jén „Az energia helyzet rávilágít a
törékenységre” címmel a magyar krízishez kapcsoltan a térség általános hely-
zetének kontextusában vizsgálta az október végi, magyar válsághelyzetet: „A
magyar kormány múlt heti üzemanyagár-emelésével kapcsolatos széleskörű
elégedetlenség kiemeli Kelet-Európa új demokráciáinak törékenységét. De a
tiltakozások egyben komor emlékeztetőt is jelentenek e kormányok felé, hogy
az energia válságra mielőbb megoldást kell találni.” A szerző, Judy Dempsey
azt igyekezett bemutatni, miben hasonlított, illetve tért el, ahogy az energiapi-
ac 1990-es változásaira a keleti blokk országai – legalább részleges – megol-
dást kerestek. Szerinte a válságra kézzelfoghatóan először a lengyel kormány
reagált: Marcin Świącicki külgazdasági kapcsolatokért felelős miniszter már
1990 szeptemberének elején az olajban gazdag Iránba utazott, és még 1990-
ben 500 000, majd 1991-ben 2,5-3 millió tonna iráni olaj lengyelországi im-
portjáról állapodott meg, 33-35 dolláros hordónkénti áron. 1990-ben Lengyel-
ország már eleve az 1989-hez képest 28%-kal csökkentett (15,1 millió tonnás)
szovjet kvótából kellett gazdálkodjon, úgy, hogy eközben az Irakból annak
Varsó felé fennálló tartozása törlesztéseként várt 3,8 millió tonna olaj sorsa
teljesen bizonytalanná vált – a térséget összességében érintő szovjet kvóta-
kiesés, illetve világpiaci drágulás ezt a helyzetet csak tovább tetézte (jól jelzi
ezt az iráni megállapodásban rögzített magas ár).²⁰⁴ A keleti blokk legnagyobb
posztkommunista országának példája gyakorlatilag a régióban megfigyelhető
minta archetípust jelent: a szovjet energiahordozók kiesését a legtöbben irá-
ni importból igyekeztek legalább részben kompenzálni. Az 1989. évi szovjet
szállításokhoz képest 1990-ben Csehszlovákia és Bulgária is 15-15%-kal ke-
vesebbel kellett, hogy beérje, s Varsóhoz hasonlóan mindketten Teheránhoz
fordultak egyszerre új és kiegészítő szállítmányokért. A csehszlovákok 1990
utolsó negyedére 400 000 tonna, míg hosszú távú megállapodásban „évi lega-
lább 5 millió tonna” iráni olajra szerződtek, barterben magas színvonalú ipari
termékekért, illetve pénzügyi beruházásokért cserébe; a bolgárok ugyanekkor
1 millió tonna iráni olaj szállításáról egyeztek meg Isa Kalantari iráni külgaz-
dasági kapcsolatokért felelős miniszter szófiai tárgyalásain.²⁰⁵

Mindezen példákhoz képest az *FT* cikke szerint „Magyarország a Szov-
jetunióból származó szállításai kiszámíthatatlanok maradnak. A szeptemberi

²⁰⁴ Judy Dempsey: *Energy crisis underlines fragility*. Financial Times, 1990. november 1.

²⁰⁵ Uo.

szállítások 222 000 tonna kiesésével 296 000 tonnára, az októberi szállítások 97 000 tonna kieséssel 315 000 tonnára estek. Ezzel egy időben Magyarország 900 000 tonnát vásárolt a világpiacról. Ezen lépéssel múlt héten egyben arra kényszerült, hogy az üzemanyag árának emelésével csökkentse az üzemanyag árának támogatását, illetve a fogyasztást.”²⁰⁶ A magyar kormány tehát e részben más helyzetben érezhetően eltérően reagált a szovjet szállítások kiesésére, s a gazdasági válsághelyzet *ad hoc* politikai krízissé mélyülése minimálisan is azt jelzi: nem a legszerencsésebben. Igaz, mindenki számára nyilvánvaló volt, hogy „a járulékos iráni szállítások Kelet-Európába nem fogják pótolni a szovjet kieséseket”, s így a jövőt illető bizonytalanságok megmaradtak. A Moszkvával gyakorlatilag folyamatosan tárgyaló új demokráciák közül 1990 novemberének legelején csak a csehek bírtak bizonyossággal, 1991-re 13 millió tonna szovjet olajat kötöttek le fogyasztási cikkek, olajbányászati eszközök szállításáért, illetve „*hard currency*-ért” (legvalószínűbben dollárért) cserébe, míg a bolgárok annyit értek el, hogy biztosítsák az 1990 utolsó negyedévére várt 2 millió tonna olaj maradéktalan szállítását, egy korábbi, kétoldalú egyezményben rögzített ellentételezésért (élelmiszer, műszaki cikkek). Minden további, jövőbeni szovjet olajexport (így a Dempsey cikkében nem részletezett romániai beszállítás) kérdése is nyitott maradt, főként, hogy a még létező, ám nyilvánvalóan sok sebből vérző KGST kebelén belül reprezentált országok felé a Szovjetunió immár egyértelműen a dollár alapú elszámolást erőltette a transzferábilis rubel helyett.²⁰⁷

Az 1990. október 25–28-i magyar események angolszász sajtóját áttekintő vizsgálódásom legvégére egy kései, 1990. november 9-i, *NY Times* cikket választottam. Serge Shmemann „*Evolúció Európában; Kelet-Európának most egy újabb kiábrándulás*” című írása explicit módon ugyan nem a magyar válsággal foglalkozik, ám cikke átfogó politikai, társadalmi és gazdasági keretét/háttérét adja azon térnek és időnek, melyben a magyarországi krízis kialakult, lezajlott, és visszhangot vert. A szerző szerint „Gdańsk

²⁰⁶ Uo.

²⁰⁷ Uo. A cikkben nem szerepel, de magyar szemmel nehéz nem észrevenni: Moszkva a csehekkel és a bolgárokkal szemben számokban, sőt nagyságrendben kifejezhetően korrektebbül üzentelt, mint a lengyelekkel és magyarokkal. A kelet-európai kommunizmus, s így a direkt szovjet befolyás lebontásában/összeomlásában játszott eltérő történelmi szereptük fényében talán nem alaptalan a feltételezés, hogy 1990-ben Moszkva tudatosan büntette a demokratizálásban és liberalizációban élenjáró, az USA által a kezdetektől nyilvánosan és kiemelten támogatott Magyarországot és Lengyelországot.

rozsdás hajóépítő dokkjaitól a romániai Temesvár egyre sötétülő utcáiig” a széles körű nemzeti és össz-kelet-európai változások ellenére is „eltérő mérvű csalódottság és kiábrándultság” volt érezhető; az akkori helyzetet leírva: „Az újonnan felszabadult nemzetek a régióban mindenütt recesszióval, munkanélküliséggel és bizonytalansággal szembesülnek. A szabad piacnak kitett elavult iparuk rogyadozik, a szovjet szállítások visszaesésével és az Öböl-válsággal energiahiány fenyeget, s a nyugati befektetések csak lassan érkeznek.”²⁰⁸ Bár kapcsolódó megjegyzése („Vitatható, hogy az előző őszi elképesztő lendületét nem lehetett megőrizni, s a forradalmakat nem lehetett súlyos ár megfizetése nélkül.”) több szempontból is naivnak tűnik, jó érzékkel mutatja be a kontrasztot az 1989. novemberi, kelet-európai események, „a tömegtüntetések hulláma, mely letaszította a rogyadozó kormányokat – melyek immár a büszke nemzeti mítosz részei”, és az egy esztendővel későbbi valóság, a „növekvő nehézségek, s a velük növekvő társadalmi elégedetlenség” között. Szubjektív, s ugyanakkor reprezentatív kiemelésekkel dolgozva, Shmemann a szlovák nacionalizmus és a jugoszláv feketepiac bemutatása után ír a magyarországi krízisről – „*Magyarország a szabadság árát szám-lálja*” alcímmel. „A demonstrációk brutális megrázkódtatást jelentettek az országnak, mely hozzászokott ahhoz, hogy a Kelet legnyitottabb társadalma, s a legmagasabb életszínvonalon él, ám mely a demokráciában állandó politikai vitába sülyedt, mely gyakran mintha nem lenne tudatában az egyre fenyegetőbbé váló gazdasági válságnak.”²⁰⁹ A *Magyar Nemzet* Martin József által jegyzett szerkesztői cikkét (is) idéző az amerikai publicista a magyar gazdasági modernizáció társadalmi árára, az emberek tűrőképességére teszi a hangsúlyt, rámutatva, hogy „Már voltak jelei a frusztrációnak korábban is, melyet legfőképp a kevesebb mint egy év alatt megtartott hat szavazáson²¹⁰ egyre fogyatkozó számban való megjelenés jelzett. A bejegyzett szavazók alig 30%-a jelent meg az önkormányzati választásokon.” Ahogy Vértés Andrásról, a Gazdasági Kutató Intézet kutatójától idézi: „Minden hordónkénti egy dolláros áremelés 70-80 millió dollár veszteséget jelent a gazdaságunk számára.” Az 1991-re még borúsabb helyzetet prognosztizáló szakember

²⁰⁸ Serge Shmemann: *For Eastern Europe Now, a New Disillusion*. New York Times, 1990. november 9.

²⁰⁹ Uo.

²¹⁰ Uo.

azt is hozzátette: „Oroszország összeomlása ott függ mindannyiunk feje felett.”²¹¹ Bár a cikkben Michael Žantovskýtől idézve közvetlen a cseh vezetésre vonatkoztatva szerepel, részleges áthallásokkal regionálisan is értelmezhető, Václav Havel szövivője által az új prágai kormányzatra vonatkozó értékelése: „Eleinte mind bevallottan amatőrök voltunk. (...) Voltunk itt vagy tucatnyian, s semmiféle segítséget nem kaptunk az itteniektől; legtöbb esetben képtelenek voltunk megtalálni őket. Tapasztalatlanok, kevésbé felszereltek, emberhiányosak, túlhajtottak voltunk. Már jobb a helyzet. Nem kell azon töprengenünk, ki nyissa fel a leveleket.” Bár 1990 késő őszen a taxisblokádn nyilvánvalóan messze túlnőtt a napi rutin szervezési kérdésein, az alig öt hónapja hivatalban lévő budapesti kormány akciói és reakciói – az áremelés bejelentésének előkészítése, a kialakult válság kezelése – nagyban tükrözték Žantovský mondatait. A cikk végén szereplő, ismét magyar forrásokat idéző rész végül egyértelműen utal a taxis- és fuvarozó blokádn feloldásában az Antall-kormány mellett egyértelműen támogatólag fellépő Nyugat általános térségbeli szerepére: „Ahogy a problémák egyre mélyülnek, Kelet-Európa szemei egyre inkább a Nyugatra szegeződnek. Széles körben, mélyen él a hit, hogy a szabad vállalkozásról és az emberi jogokról oly hosszan prédikáló Nyugat sosem fogja cserbenhagyni ezen, a tojásból frissen kibújt demokráciákat. (...) E hitet azon hosszú évek szülték, melyekben a Szovjetunió vadul birkózott a Nyugattal az ideológiai és területi dominanciáért, s bármely keleti megmozdulást hurrával és jutalmakat osztva fogadott.”²¹²

Az első, 1990. október 25-i, közvetlen a magyar válság konkrét eseményeivel foglalkozó hírügynökségi híradásokról ezen utóbbi, 1990. november eleji, szélesebb, kevésbé magyar fókuszú elemzésekig tartó, kronologikusan összeválogatott szemelvényezésünk után elérkeztünk a konklúziók megvonásához. A legbefolyásosabb angolszász országok vezető sajtóorgánumai a magyarországi események fonalát jobbra menetközben vették fel, s a magyar fuvarozó és taxis sztrájk globálisan hírértékűvé gyakorlatilag annak lezárulására, október 28-ra vált, igaz, akkorra Londontól Torontón, New Yorkon és Los Angelesen át Sydneyig. Ezen nyugati, angol nyelvű híradások közös jellemzője a magyarországi krízis globális és regionális környezetbe ágyazott értelmezése, a gazdasági kényszerek és társadalmi reakciók, politikai válaszok integráns vizsgálata – szemben több későbbi, hazai interpretációval

szemben, mely lokális és unikális politikai válságként tekintett a taxisblokádra. Az általam végigtekintett íráskor sora ugyan általános jelleggel idézte mind a kormány, mind az ellenzék és az érdekképviselők – Bod Péter Ákostól és Horváth Balázstól Barna Sándoron és Göncz Árpádon keresztül az utcán név nélkül nyilatkozó taxisokig – legemblematikusabb mondatait, jól láthatóan nem foglaltak állást, és/vagy nem minősítettek. Az e szempontból negatív kivételt képező Karacs-féle *Independent*-cikken kívül a hírügynökségek és újságok objektív képet igyekeztek adni az immár demokratizálódott posztkommunista keleti blokk első nagy, tömegeket mozgásba hozó válságáról. Véleményem szerint a legértékesebbek azon, a krízis lezárultával született publicisztikák, melyek a magyarországi események sorának direkt bemutatásán túl, azokat egy bizonyos aspektusból, de teljes kontextusukban próbálták elemezni.

További, fontos jellemzője mindezen – főként a brit sajtóban – publikált angol nyelvű cikkeknek, hogy hangsúllyal jelent meg a magyar kormánynak szóló, egyértelmű nyugati támogatás. Ezt azért fontos itt hangsúlyozni, mert a sajtóban reflektált nyugat-európai kormányzati magatartás bizonyosan visszahatott a magyar belpolitikai játéktérre: a gazdasági helyzet politikai eszkalálásában érdekelt, potenciálisan nagykoalíciót kikényszeríteni igyekvő SZDSZ itt szembesül(hetet)t azzal, hogy az ország és a térség stabilitása érdekében az Antall József vezette MDF-kormány mögött a Nyugat összefért. Nyugat-Európa és Észak-Amerika regnáló *establishment*-je nem politikai (pl. kormányátalakítás), hanem gazdasági és intézményi választ várt a válságból való végleges kilábaláshoz. E szempontból különös jelentőséggel bírt a „*stopgap compromise*” megkötése. Az 1990. október 25–28. eseményeiben született *ad hoc* alku volt azon fájó, de (ha kényszerűen is) szükséges első lépés egy valódi „hézagpótló kompromisszum” felé, mely a későbbiekben kialakította a társadalmi érdekegyeztetés fórumainak és módszerének működőképes rendszerét.

²¹¹ Uo.²¹² Uo.

„Nem volt tapasztalatunk”

Hack Péter, az SZDSZ Országos Tanácsának tagja

Jogász. 1983 óta az ELTE Jogi Tanszékének tudományos ügyintézője, munkatársa, majd adjunktusa. A Magyar Helsinki Bizottság, a Szabad Kezdeményezések Hálózata és a Szabad Demokraták Szövetsége alapító tagja. 1988 és 2002 között az SZDSZ Országos Tanácsának tagja, 1990 és 2001 között – egy év megszakítással – a párt ügyvivője. 1990 és 1994 között a párt frakcióvezetésének tagja, 1994 és 1999 között frakcióvezető-helyettes. 1990-től 1992-ig az Országgyűlés alkotmányügyi, törvény-előkészítő és igazságügyi bizottságának titkára, 1992 és 1994 között alelnöke. 1994 és 1998 között az alkotmányügyi és igazságügyi bizottság elnöke. 1988 és 1989 között a Fidesznek is tagja.

Egymást kioltó dilettantizmusok

– Mikor kapcsolódott be az SZDSZ munkájába, és 1990 őszén milyen szerepet töltött be a pártban?

– Az alakulástól kezdve részt vettem az SZDSZ munkájában. 1989 nyarán az Ellenzéki Kerekasztal és az MSZMP közötti tárgyalásokban az egyik munkacsoportban Szabó Andrással és Kutrucz Katalinnal voltunk együtt a büntetőjogi kérdések tárgyalásánál. Ennek nyomán kértek meg, hogy induljak képviselő-jelöltként tavasszal a választásokon, ahol a budapesti listáról kerültem be a parlamentbe, és az alkotmányügyi bizottság tagja lettem. Akkor még az alelnök mellett volt egy, a bizottsági tagok közül kijelölt titkár is, egy rövid ideig a Hárszabály ismerte ezt a tisztséget. Ezt a pozíciót töltöttem be, miközben Tölgyessy Péter mellett a frakcióvezetésben vettem részt. A párt vezetésében ekkor még nem voltam benne, éppen 1990 végén, a szombathelyi küldöttgyűlésen választottak meg ügyvivőnek.

– 25 év távlatából hogyan értékeli ennek a három-négy forró napnak a történetét? Megítélése szerint milyen okok vezettek oda, hogy alig öt hónappal az első szabadon választott kormányhivatalba lépése után az SZDSZ elnöke a kormányt lemondásra szólította fel?

– Történelmi perspektívából nézve azt gondolom, hogy olcsón megúsza az ország azt, ami alapvetően minden oldal dilettantizmusából fakadt – ebbe természetesen beleértve magunkat, magamat is. Mindenki rövid idővel korábban kezdett el egyáltalán kormányzati apparátusban gondolkodni, vagy tevékenykedni. Nyáron alakult meg a kormány, júniusban kerültek a minisztériumba olyan emberek, akik soha életükben nem készültek erre, nem volt arról ismeretük, hogy hogyan kell egy intézményrendszert működtetni. Olyan szaktudást kellett volna aktiválniuk, amellyel nem rendelkeztek. Igazából a magyar apparátus sem volt arra felkészítve – annak idején nem is volt erre képzés –, hogy hogyan kell döntési alternatívákat, vezetői összefoglalókat előkészíteni. Hosszú ideig tartott, míg egyáltalán az apparátus megtanult úgy előkészítő anyagokat gyártani, hogy az ne hozza döntésképtelen helyzetbe azokat, akiknek döntenet kell, hanem inkább segítse őket. Még ezután is hat-nyolc évig jellemző volt a közigazgatási apparátusra, hogy szerette „belefojtani” a döntéshozót az információkba. Nagyon nehéz volt ezek alapján jó döntést hozni, nyilván ez vezetett ahhoz az eseményhez, ami katalizátora lett ennek a három és fél napnak: a benzináremeléshez, amit – ma már ebben biztos vagyok – mindenki, aki ebben részt vett, hibás döntésnek tartott. Nem magát az áremelést, hanem azt, ahogyan végrehajtották. Azóta már látjuk, hogy az utóbbi huszonöt évben ilyen nagy horderejű áremelés nem történt. Viszonylag nagy ingadozások lehetnek, de úgy, hogy egy éven belül többször kicsit változtatnak az árakon. Ma már mindenki fel van ezekre készülve, akkor még nem voltak.

Abban, hogy ez az áremelés a taxisblokádhhoz vezetett, bizonyos, hogy közrejátszott az is, hogy a társadalom másfél éve tartó felfokozott állapotban volt, nagy és valamiféle katarzis felé vivő eseményekkel (Bős–Nagymaros elleni tiltakozás, Erdély-tüntetés, Nagy Imre újratemetése, az 1989-es novemberi népszavazás). Ez utóbbi a mai történelmi értékelésekben, az elmúlt huszonöt év értékelésében szinte teljesen elhallgatott esemény, de valójában nagy jelentősége volt. Az egyik első érdemi népakarat-megnyilvánulás volt a magyar történelemben, demokratikus körülmények között. A népszavazás 1989 őszén a későbbi győztes MDF és az 1994-től domináns pozícióba kerülő MSZP terveit is keresztülhúzta, tehát nem szívesen emlékezik erre. Az emberek viszont nagyon sokat vártak ettől az eseménytől. Következett a parlamenti választások két fordulója, ahol a várakozásokat nyilván a politikusok is gerjesztették választási kommunikációjukkal. Teltek-múltak a hetek, hónapok, azonban nem fordult jobbra az élet: jött még egy önkormányzati

választási kampány, újabb ígérekkel. Eltelt tehát másfél, vagy két és fél év – ízlés kérdése, hogy honnan datáljuk – ilyen felfokozott várakozásban. Közben, amit az emberek láttak, nem volt meggyőző. Nem tűnt kompetensnek az első időben a politikai elit sem. Meg kell nézni így, utólag, hogy mivel töltötte az idejét a parlament a megalakulását követő első hetekben. Az maga a katasztrófa. Soha a magyar történelemben eddig, és valószínűleg a jövőben sem fogja annyi ember figyelni a parlament működését, mint akkor. Ezek élő televízióadások voltak, és ami látható volt bennük, az ügyetlenségek és szerencsétlenkedések tömege. Mint amikor először jégre megy az ember, és próbál talpon maradni. Nyilván tíz-tizenöt év után már mindenki tud piruetteket meg ugrásokat is bemutatni, de akkor csak estünk-keltünk. Mindannak a professzionalizmusnak, ami azóta kialakult, hogy hogyan kell a parlamenti-, vagy a kormányzati kommunikációt érthetőbbé tenni, akkor senki nem volt igazán a birtokában. Soha nem tanulták, soha életükben nem voltak PR- vagy kommunikációs kurzuson. Ebben a helyzetben valóban csak egy esemény kellett. Bizonyos értelemben azt gondolom, hogy véletlen volt, hogy ez az explózió pont ezzel az üggyel kapcsolatban történt meg.

– **Több szempontból is kritikus időszakban robbant ki ez a megmozdulás. A miniszterelnök kórházban volt, a főpolgármester még nem került beiktatásra. Térjünk rá a Szabad Demokraták Szövetségének akkori szerepére. Már csütörtök éjszaka, gyakorlatilag röviddel a blokádkialakítása után néhány SZDSZ-es ügyvivő, Kőszeg Ferenc, Solt Ottilia megjelent a blokádon. Mondhatjuk-e azt, hogy az ellenzéki pártok közül az SZDSZ állt a leggyorsabban és a legközvetlenebbül a szervezkedés, a taxisok mellé? Most, huszonöt év távlatából nézve hogyan vélekedik az SZDSZ akkori szerepvállalásáról?**

– Nyilván akkor az ember sokkal inkább az események hatása alatt állt. Az SZDSZ ugyanolyan dilettáns volt ellenzékiéként, mint amilyen a kormány kormányként. Az ellenzéki szereptől a párt tagsága határozott lépéseket várt. Ez az az idő volt, amikor egyébként a párton belül is elég nagyok voltak a feszültségek.

– **Nem volt egység?**

– Abszolút nem volt egységes a párt ennek az ügynek a megítélésében, de önmagában sem. Ekkor már megtörtént Tölgyessy Péter elmozdítása a frakcióvezetői pozícióból, ami mögött egy elég erős belső stratégiai különbség állt. Nem pusztán arról volt szó, hogy Tölgyessy Péterrel nehéz volt együttműködni, bár ez is igaz: mindezt Péter további pályája is jól mutatta, a

Fideszben is nagyon nehezen tudott csapatban dolgozni. Ez nem jellemhiba, ő egy ilyen típusú ember. Hiányoztak nála is olyan politikusi képességek, mint a koalícióépítés, csapatmunka, feladatmegosztás. A lényegesebb azonban az ellenzéki szereppel kapcsolatos felfogások közötti különbség volt. Azaz: mennyire élesen támadja meg az SZDSZ a kormányt, mennyire tartsa fent a minden pillanatban való leválthatóság hangulatát. Huszonöt év távlatából az ember nem büszke arra, hogy például 1990 karácsonyán, az egész ünnepet, meg a két ünnep közötti időszakot bent töltöttük a Parlamentben, hogy sok ezer módosító indítvánnyal próbáljuk elérni, hogy ne szavazzák meg a költségvetést. Egy pszichózisba hergeltük bele magunkat, hogy ha a költségvetés nincs megszavazva, akkor megbukik egy kormány – ami úgy ostobaság, ahogy van. Ez azért jól jelzi, hogy a belső hangulat, meg a támogatók elvárása is az volt, hogy radikálisan küldjük el a kormányt, és minél hamarabb vessünk véget az akkori állapotoknak.

– **Erre láttak lehetőséget a taxisblokádkirobbanásának pillanatában?**

– Ez nem volt ilyen tudatosan végiggondolva. Alapvetően nyilván mindenkire a szövetségesünként tekintettünk, aki a kormány ellenfele volt, de Kőszeg Ferenc, Solt Ottilia, aztán már a következő napon, pénteken Tamás Gáspár Miklós is bárkivel való egyeztetés nélkül tette, amit tett. Ők alapvetően bázisdemokraták voltak, úgy érezték, hogy mindig az emberek, a nép oldalán a helyük. Szerintem Kőszeg Feri és Gazsi ma is így gondolkodik. Akkor Tamás Gáspár egy konzervatív korszakát élte, de az igazi énje szerintem inkább baloldali volt akkor is, mint ahogyan ma is. Azt bizonyosan tudom állítani, minden ellentétes spekulációval szemben, hogy nem az SZDSZ szervezte az eseményt. Az SZDSZ azon a hétfőn Szombathelyen tartott volna egy küldöttértekezletet. Ki volt bérelve a csarnok, minden meg volt szervezve, abszolút kizárt, hogy más eseményre készültek volna. Végül a küldöttértekezlet el is maradt, mert a többség nem tudott volna odautazni. Az általam ismert tények szerint az SZDSZ-ben mindenkit egyformán meglepett az esemény. Azt is gondolom, hogy Kőszeg Ferenc, Solt Ottilia és Tamás Gáspár Miklós is kész helyzeteket teremtett a vezetőség számára. Ne felejtsük el, hogy ez még messze a mobiltelefonok és az internet előtti világ volt! Bár viszonylag hamar elindultak az összejövetelek a Mérleg utcában, gyakorlatilag a párt vezetése – az operatív vezetéshez ugyan nem tartoztam szorosan, de bent voltam a székházban – lényegében futott az események után.

Az SZDSZ sok szempontból rossz helyzetben volt. Szerintem politikatörténetben tanítandó példát adott arra, hogy valamit hogyan nem szabad csinálni. A párt egész történelme során a legnagyobb győzelmét aratta, az önkormányzati választásokon óriási támogatást kapott. Erre azt az estét, amikor a történelmi győzelmét ünnepelhette volna, azzal töltötte, hogy leváltotta a frakcióvezetőjét, és azt az üzenetet közvetítette kifelé, hogy belül teljes a káosz. Még a pártban, a frakcióban sem értették az emberek, hogy mi miért történik. Ez azért jól jelzi, hogy az a fajta tudatosság, hogy „fojtsuk meg Antallékat, ahol lehet”, nem volt benne a pártban, nem volt ilyen szándék. Csak növelte volna a káoszt, hogyha a taxisblokádnál idején egymásnak ellentmondó üzeneteket adtunk volna. Közben a köztársasági elnök is lépett a nyilatkozataival, amivel nyilvánvalóan az SZDSZ sem fordulhatott szembe. Végül így terelődött alapvetően a békés megoldás irányába az eseménysorozat. Mai perspektívából úgy ítélem meg, hogy minden olyan lépés, ami ahhoz vezetett, hogy nem torkollt erőszakba az egész, helyes és jó lépés volt. Voltak pontok, amikor nagyon közel álltunk ahhoz, hogy eldurvuljanak az események. Gondolok például arra, amikor az MDF-es tüntetők, akiket Lezsák Sándor szervezett, a Mérleg utca végében gyülekeztek. Ott azért voltak feszült pillanatok. A környék történelme és utána a magyar történelem is – ami aztán 2006-ban torkollott erőszakba – azt mutatta, hogy nem voltunk beoltva erőszak ellen. Maguknál a blokádnál is nagyon feszült helyzetek keletkeztek. Én azt gondolom, hogy minden olyan lépés, nyilvánvalóan a köztársasági elnök lépése, amely az eszkalálódást korlátozta, illetőleg az SZDSZ fellépése, jót tett. Azt is gondolom, hogy akik akkor döntéshozatali pozícióban voltak a kormányoldalon, szintén nem voltak teljes mértékben birtokában annak a tudásnak, amivel ezt a kérdést jól el lehetett dönteni. Horváth Balázs soha apparátusban nem dolgozott, szervezetet nem irányított, három embert sem. Ügyvédnek lenni magányos. „utcai harcos” pálya. Még annyira sem volt felkészülve erre, mint a tanári kollektívából, a múzeumigazgatói székéből érkező Antall József. Boross Péter, aki egy vállalatot igazgatott, sokkal inkább kompetens személy volt. Ha végignézzük az azóta eltelt történelmet, a Belügyminisztériumot két miniszter tudta sikeresen irányítani: Boross és Pintér Sándor. Mindenki más megvezethető, kívülálló, átverhető volt.

– A blokádot követő közkegyelemről szóló döntés kapcsán hallgatólagosan létrejött az a megállapodás, hogy ez egy törvénytelen eseménysor volt. A törvényes rend fenntartása érdekében nyilvánvalóan ez volt a helyes.

Akkor a Fidesz is azt az álláspontot képviselte, hogy a blokádnál törvénytelen akció. A kérdés az, hogy mi lett volna, ha az SZDSZ is ezt mondta volna. Én nem vagyok benne biztos, hogy akkor nem a radikalizálódás irányába ment volna el az esemény. Azóta is láttunk olyan helyzetet – akár mostanában, Romániában –, hogy mi van akkor, ha mindkét politikai oldalt elutasítja a tömeg.

– **Az SZDSZ ügyvivői testülete péntek délután tette közzé híressé vált nyilatkozatát. Erről hogyan vélekedik ma?**

– Úgy emlékszem, hogy Solt Ottilia, meg Kőszeg Ferenc mellett Tamás Gáspár, Szabó Miklós, Pető Iván, Tölgyessy, Mécs Imre is tagjai voltak a testületnek. A nyilatkozat megfogalmazásánál emlékeim szerint nem voltam jelen. Arra biztosan emlékszem, hogy ennek az egésznek a megítélése az események közepette sem volt egyértelmű és világos, de végül ez lett az ügyvivői álláspont. Az az emlékem, hogy a nyilatkozat bizonyos értelemben már az SZDSZ-elnök, valamint egyes ügyvivők nyilvános fellépése, sőt a köztársasági elnök megszólalása után született, tehát az ügyvivői testület már kényszerpályán volt. Tény, hogy nem egy konstruktív és kormánytámogató, ráadásul a törvényesség oldaláról nézve is rossz nyilatkozat volt.

Én a mai fejemmel azt gondolom, hogy katasztrófa lett volna Magyarországnak, ha az SZDSZ megnyeri a választást 1990-ben. Teljes meggyőződésem, hogy az SZDSZ akkori vezetői, abban a helyzetben még felkészültebbek voltak, mint az MDF politikusai. Ezt bizonyítja a párt későbbi története is, hiszen a '90-es ügyvivői testületi tagok közül emlékeim szerint senki nem töltött be később kormányzati pozíciót. Az MDF környékén azért még voltak olyan emberek, Boross Péter, talán Bod Péter Ákos, akiknek volt valamilyen igazgatási vagy szervezeti tapasztalatuk, az SZDSZ-ben senkinek. Mindenki az egyetemi vagy a tudományos világból jött, vagy a kommunista rendszer által ellenzéki tevékenységük miatt üldözött emberek voltak, akiket a rendszer még véletlenül sem engedett vezetői pozíció közelébe. Akkoriban mondták azt, hogy azért nem nyert az SZDSZ, mert az emberek nem hitték el a vezetőikről, hogy akár egy titkárnőnek is tudnak utasítást adni. És ebben igazuk volt, tényleg nem tudtak. Az ember arra készült, hogy leéli itt az életét, és soha nem kell igazán nagy tétre menő döntéseket hoznia. Egy kialakult nyugati demokráciában, aki politikusnak készül, már gimnáziumban foglalkozik ilyen kérdésekkel, hallgatói diákszervezetekben vesz részt. Az SZDSZ-esek csak illegális szervezetekben tudtak részt venni, ahol nem

ugyanaz a mechanizmus. Ott a kölcsönös titkolózás dívott, mert soha nem tudhattuk, hogy ki volt az ügynök. Az SZDSZ-be a kormányképes emberek a második hullámmal jöttek. Kuncze Gábor például 1990-ben ugyan tagja volt a frakciónak, de a párt vezetésének még a közelében sem volt.

– Bár 1990 novemberében egy újságcikkében megjelent állásfoglalása szerint Ön is törvénytelennek minősítette a taxisblokádát, most inkább azt emelte ki, hogy az SZDSZ igyekezett valahogy csillapítani a kedélyeket, a békés megegyezés irányába terelni a dolgokat. Ennek nem mond ellent az, hogy már a blokádnak első napján, pénteken délután az SZDSZ a nyilatkozatában expressis verbis alkalmatlannak nyilvánította a kormányt, és az alapszervezeteket felhívták arra, hogy támogassák a demonstrálókat. Azt az akciót, ami akkor már jóval több volt, mint egy demonstráció.

– Azért azt ne felejtjük el, hogy a forradalmi hagyomány az SZDSZ oldalán volt. Sokan, akik átélték 1956-ot, akik akár az egész életüket azért áldozták fel – mint Göncz Árpád, Mécs Imre, vagy Szabó Miklós –, mert a nép, és nem az erőszakszervezetek oldalán álltak, láttak hasonlóságot egy spontán népi megmozdulásban. Én ezzel meg tudok magyarázni mindent.

– Mennyire volt konstruktív az SZDSZ hozzáállása?

– Én nem mondtam azt, hogy az SZDSZ konstruktív volt. Én azt mondtam – és ezt ma is fenntartom –, hogy az, amit az SZDSZ akkor tett, spontán, nem egy tudatosan végiggondolt cselekvés volt. Nem is volt abban az állapotban, valószínűleg nem is volt alkalmas arra az SZDSZ, hogy hideg fejjel végiggondolva hozza meg ezeket a döntéseket. Ismétlem, alapjában véve rossz döntések eredményezték azt, hogy nem lett vérontás, tehát az utólagos értékelés szempontjából jók voltak. Az hosszú távon sem tett volna jót az országnak, ha a jogállamiság vérben született volna. Én ilyen értelemben azt gondolom, hogy jó volt, hogy az a feszültség, ami éveken keresztül felhalmozódott, végső soron békésen „tört ki”, és összességében az akkori és a mindenkori kormánypárt és ellenzék is tanult belőle. Önmagában attól, hogy valamit meg lehet tenni, nem biztos, hogy szükséges, helyes is. Az SZDSZ és az összes ellenzéki párt egészen 2006 őszéig próbált tanulni mindebből. Akkor voltak azért másfajta hangok ebben az ügyben. Én azt gondolom, hogy törvényi értelemben jogszerű volt az, amit az MDF-kormány akkor az áremelés kérdésében döntött, de ezzel egyidejűleg politikailag és gazdaságilag is elképesztően hibásan cselekedett.

Az '56-os analógiák ereje

– Az MDF–SZDSZ-paktumnak része volt-e az Ön tudása szerint, hogy a közhivatalok betöltésekor is érvényesüljön az arányosítás?

– Magáról a paktumról sokat tudok, mert születése pillanatától és menedzselésében is ott voltam. Nyáron Tölgyessy Péter Pető Iván lakásán számolt be arról, hogy miről beszélt Antall-lal. Az én tudásom abból fakad, amit Tölgyessy Péter ott elmondott. Maga a paktum nem szerződéses formában született, hanem alapvetően egy „gentleman agreement” volt. Arról volt szó, hogy mi a kormányozhatóság megteremtését adjuk, Antall cserébe a köztársasági elnöki pozíciót, konkrétan Göncz Árpád személyéhez ragaszkodva. Amikor az ügyvivői értekezlet a megállapodást tárgyalta, én is meg voltam hívva, ott volt erről vita, de nyilvánvaló volt, hogy egyértelműen Göncz Árpádnak szólt az ajánlat. Én nem tudok róla, hogy bármilyen más része lett volna ennek a megállapodásnak.

– Mit gondol, hozzájárult a taxisblokádnak az Antall József és Göncz Árpád közötti ellentét elmélyüléséhez vagy kialakulásához?

– Biztos, hogy hozzájárult. Én egyikükkel sem voltam közeli, személyes viszonyban, csak a történetekből tudom. Azt azért ne felejtjük el, hogy az elnöki hivatal nagyon gyenge lábakon állt, tulajdonképpen végig abban a tíz évben, amíg Göncz Árpád volt az elnök. Az én emlékezetem szerint neki öt-nyolc tagú apparátusa volt végig, szemben azzal, amit aztán Mádl Ferenc felépített, majd utána tovább bővített Sólyom László. Göncz Árpádnak tulajdonképpen három-négy szobája volt a parlament épületében. Az elnök úr sem olyan közegből jött, hogy gyakorlata lett volna az irányításban. Katonai kérdésekben például egyáltalán nem volt kompetenciája az ellenzéknek. Egy Pick Róbert nevű ember valahogyan az elnök úr bizalmába került. Amennyire én tudom, híradós tiszt volt. Az elnök úr mellett volt még egy Szunyogh Károly nevezetű ember, aki előtte Szűrös Mátyás meg talán az Elnöki Tanács mellett is dolgozott már, s ott volt még Faragó András, az elnök sajtószóvivője, szintén az előző érából maradt ott. Szerintem már 1990 ősze után került oda Kiss Daisy, aki jogi tanácsokat adott, meg az említett Pick Róbert, aki a katonai irodát vezette. Amikor kiadta azt a parancsot, hogy a honvédség erői semmilyen rendfenntartó feladatra nem használhatók fel, nem tudom, hogy egyáltalán kit kérdezett meg, és kivel beszélt. Nekem úgy tűnik utólag, hogy ez inkább ösztönös, és megint csak egy 1956-ból táplálkozó analógia, hogy ők úgy érezték, hogy ez a hatalommal szembeni spontán, nem megfontolt

fellépés volt, résztvevőit egyfajta forradalmi lendület vitte. Egyébként is, pacifista volt, és nagyon tartott attól, hogy ebből vérontás lesz. Barna Sándor is attól félt, hogy ahhoz, hogy ott rendet tudjanak tenni, akkora erőt kell alkalmazni, ami emberhalálhoz vezet. Láttuk később, 2002-ben az Erzsébet hídi blokádnál, hogy egy fél napba telt, mire azt fel tudták számolni. Pedig addig tizenkét év eltelt, eközben már felkészült a rendőrség, és csak egy híd-zártak le! Tehát egy blokádnak felszámolása azért nem olyan egyszerű. Itt autókat kellett volna belökni a Dunába emberestől... A rendőrségnek eleve nem is volt semmilyen eszköze, 2006-ig nem voltak ilyenre felkészülve. Sem felszerelés, sem kiképzés, taktika, szakismeret a tömegoszlatásban nem volt. Némi gyakorlatot abban szerzett, hogy pár száz futballhuligánt valahogy kezeljen a meccseken. A rendőrség szerintem 1990 őszén szakmailag teljes mértékben felkészületlen volt arra, hogy a blokádot szakszerűen felszámolja. Itt nem arról volt szó, hogy ha letartóztattak volna pár embert, akkor pillanatok alatt helyre állt volna a rend.

Az együttműködés lett a kifizető

– A Híradó-részletekből úgy tűnik, hogy a rendőrség barátságos hangot ütött meg.

– Én azt gondolom, hogy a rendőrség ebben az időszakban félt, és nagyon bizonytalan volt. Magyarországon is sor került a viszonylag békés tüntetések rendőri feloszlására a '80-as évek végén, de ez nem olyan durva erőszak volt, mint Prágában, vagy Lengyelországban korábban, de azért voltak félelmek a rendőrségen belül. A rendőrökben felmerülhetett, hogy azt a rendőrt, aki megverte Kis Jánost vagy Orbán Viktort, azt most nem fogják-e bíróság elé állítani. Tehát a rendőrségben 1990 őszén az volt a félelem, hogy ha ők most erőszakkal lépnek fel, akkor hirtelen rájuk borítják az elmúlt negyven évet. Történelmi perspektívából nézve nem véletlen, hogy a rendőrségi törvény, ami kétharmados, csak 1994-ben, gyakorlatilag a ciklus végén született meg, mert akkorra tudta a rendőrség a társadalom szemében visszanyerni azt a pozícióját, hogy a politika és a rendőrség közötti vita esetén a társadalom a rendőrségnek adjon igazat. Ahol Európában 1990 előtt érdemi átmenet volt, akár Portugáliában, akár Görögországban, a rendőrség, a titkosszolgálat, meg a katonai rendőrség tagjainak egy részét kirúgták, egy részét letartóztatták, egy részét börtönbe is csukták. Akik a legdurvább

emberijog-sértésekben részt vettek, azok közül voltak, akiket felelősségre vontak. Csehországban ügyészeket (Borozova–Polednova-ügy), Lengyelországban rendőrtiszteket ítélték el. Magyarországon semmi ilyen nem történt, de ez 1990-ben még nem volt tudható. 1990 nyarán az igazságtételi kérdések már előjöttek, és benne volt a levegőben, hogy valami készül. Ez része volt az önkormányzati kampánynak is. Az apparátus részéről volt egy olyan félelem, hogy itt bármikor, bárkire rábökhetnek, hogy kommunista. Inkább a félelem, mint a profizmus igazgatta őket. A spontán népi megmozdulástól való rettegésre lettek kiképezve a Kádár-rendszerben. Tehát a rendőrség akkori állományában a domináns életérzés a félelem volt. Abszurd, de nem voltak világosak a normák. Abban az időben, amiről beszélünk, a rendőrség tevékenységét semmilyen törvény nem szabályozta. Volt egy, még az 1980-as években elfogadott kormányrendelet, egy miniszteri utasításban megfogalmazott szolgálati szabályzat. Ez határozta meg a gumibot, fegyver, kényszerítő eszközök, mint például a bilincs, a rendőrkutya használatát, tehát minden olyat, ami később a rendőrségi törvénybe belekerült. Mivel ennek a szigorúan titkos minősítése csak 1988-89-ben szűnt meg, ha az állampolgár tudta, hogy a rendőrnek vele szemben milyen joga van, akkor tulajdonképpen titoksértést követett el, mert csak úgy tudhatta meg, ha felfedte a titkot. A rendőrség részéről tehát teljesen érthető volt a totális bizonytalanság, a teljes kiszolgáltatottság, és minden olyan döntést örömmel fogadtak, aminek az volt a következménye, hogy nekik nem kell semmit csinálni, abból ugyanis nem lehet baj. A budapesti rendőrfőkapitány, Barna Sándor bejelentette, hogy ha ő parancsot kap, akkor lemond. Ez egyébként azért nem ilyen egyszerű, mert egy rendőrtiszt vagy katonatiszt, ha nem teljesíti a parancsot, akkor parancs iránti engedetlenséget követ el, ami bűncselekmény.

– Indokolt lett volna egy rendszerváltáskor a korábbi rezsim rendőri vezetőit meneszteni?

– Egyfelől én ennek abszolút híve vagyok. Ha összehasonlítja az ember az egyes országok átmeneti igazságszolgáltatását, akkor azt látja, hogy Portugáliában és Görögországban megtették, Spanyolországban nem. 1990 körül Magyarországon mindenki a spanyol modellt favorizálta. Timothy Garton Ash-től kezdve minden nyugati megszólaló azt mondta, hogy inkább felejtjük el a múltat, a régi iratokat égessük el, bocsássunk meg, lépünk tovább, koncentráljunk a jövőre. Azért azt ne felejtjük el, hogy Portugália esetében a hadsereg volt a puccsista, tehát a forradalom, a változás oldalán volt katonai erő. Azokban a dél-amerikai országokban, ahol az igazságszolgáltatási

apparátus és az erőszakszervezet csak ímmel-ámmal követte a demokratikus reformokat, nem is történt rögtön az átalakulás után igazságtétel. Németországban például ezt egyszerű volt megoldani, mert félre lehetett tolni az igazságszolgáltatási, bünyügyi és a rendőrségi elit egy részét, mert lehetett őket rögtön pótolni. Jégkorongos példával: ott volt „második sor”, itt csak egy sor volt. Ha itt a rendőri vezetőket leváltják, akkor nagyon komoly bajok jöhetnek volna. Nyilván voltak olyan emberek, akik a korábbi pártállami rendőrségben, igazságszolgáltatásban méltánytalanul voltak félretolva, és jobb sorsra lettek volna érdemesek, de voltak olyanok is, akik kvalitásaik alapján méltán voltak félretolva, és erre öntöttek rá utólag egy ideológiai mázat. Ha ezeket az embereket akkor pozícióba helyezték volna, akkor lehet, hogy ez több kárral járt volna, mint haszonnal. Én a mai fejemmel azt mondom, hogy nyilván meg kellett volna határozni azokat a demokratikus sztemderdeket, amik alapján egy, az objektív jogorvoslatot is lehetővé tevő lusztráció végigmegy az igazságszolgáltatásban, és a rendőrségben is. Én a mai napig, a mai perspektívából is sajnálom azt, hogy akik az igazságszolgáltatásban együttműködtek az elnyomó rendszerrel, azok nagyon kevés fényképen, csak a Terror Házában, egy tárgyalóterem eldugott falán láthatóak. Joghallgatókat tanítva, óhatatlanul felmerül az emberben a kérdés, nem a múlt, hanem a jövő szempontjából: mit lehetett tanulni a rendszerváltásból? Hamarosan egy könyvem is megjelenik, amit azzal a kérdéssel zárok, hogy a jövőben, ha ilyen helyzet előállna, akkor egy jogászt, bírót, vagy egy ügyészt a történelmi tapasztalat visszatartana-e attól, hogy az elnyomó rendszerrel együttműködjön. A magyar tapasztalat az, hogy nem, mert az együttműködés egy ilyen perspektívában inkább kifizetődött.

(Az interjút készítette:
Kőrös Annamária, Madácsy Tamás)

„Éppen csak belekóstolva a politikába”

Kukorelli István jogtudós

Jogász. 1976-tól az ELTE Magyar Államjogi Tanszékén dolgozott, 1988 és 1989 között dékán-helyettes, 1999 óta egyetemi tanár. 1985 és 1990 között a Hazafias Népfrent Országos Tanácsának, majd ügyvezető elnökségének tagja. 1988-ban a Független Jogász Fórum alapítója. 1989 és 1990 között az Országos Választási Bizottság titkára, 1994 és 1999 között tagja, 1997-től elnöke. 1991-ben a Nemzeti Demokrata Szövetség alapítója. 1999 és 2008 között az Alkotmánybíróság tagja.

Horváth Balázs és a békés megoldás

– Ön nemcsak mint az alkotmányjog és az alkotmányos alapjogok jeles kutatója, hanem mint volt alkotmánybíró is jól ismert. Azt talán kevesebben tudják Önről, hogy alapító tagja volt a Független Jogász Fórumnak, és részt vett a Harmadik Oldal képviselőjeként a Nemzeti Kerekasztal tárgyalásokon is. Úgy tudom, hogy egy rövid ideig, épp a taxisblokádk körüli időszakban, Horváth Balázs kabinetjében is dolgozott tanácsadóként. Honnan eredeztethető a kapcsolat?

– Horváth Balázssal, az Antall-kormány első belügyminiszterével a Független Jogász Fórum és az MDF alakulásától kezdve nagyon jó, folyamatos kapcsolatban voltunk. A hivatalosabb kapcsolatunk az önkormányzati választások környékén kezdődött, amikor megkeresett, hogy vállalnék-e szerepet a minisztériumban, főként annak érdekében, hogy civil belügyminisztériummá tegyék a rendőrmisztériumot. Antall József tudtával szeretett volna föl kínálni egy, talán helyettes államtitkári posztot, nem tisztáztuk végül is. Én három hónap gondolkodási időt kértem, hogy jobban belelássak a dolgokba. Nem sok indíttatást éreztem rá, bár szakmailag komoly kihívás volt az önkormányzatiság felépítése a tanácsrendszer után. A belügynek nem volt rossz a szakmai vezérkara. Verebely Imre, az önkormányzatiság komoly szakembere volt az államtitkár, Korinek László a rendészeti helyettes államtitkár. Volt bennem egy olyan érzés is, hogy az akkori kormányt így tudnám segíteni és támogatni, mert nagyon nem tetszett, ahogy megalakulása után azonnal

nekirontottak. Nemcsak száz, de egy nap türelmet sem kaptak. Közvetlenül a taxisblokád idején, tehát október 25-től 29-ig nem, de azt megelőzően, és azt követően szoros kapcsolatban voltam Horváth Balázssal. Szeptembertől november végéig mintegy külső tanácsadóként működtem, de a formális megbízatásom csak december 1-jével kezdődött. Ilyen rövid hivatalos megbízásom talán nem is volt az életben, Horváth Balázs belügyminisztersége ugyanis december 21-ig tartott, és úgy volt korrekt, hogy ekkor én is felkínáltam a lemondásomat. Elég hamar be kellett Balázst áldozni, mert – ahogy a korabeli közvélemény-kutatási adatok is mutatták –, ő lett a főbűnös a taxisblokádért. Én meg is kérdeztem tőle, közvetlenül a benzinblokád követő napokban, talán a 29-i, hétfői parlamenti ülés után, hogy biztos-e, hogy a helyén marad. Azt mondta, hogy persze, sikerült az egyezség, és sikerült megoldani a helyzetet. Antall-lal szinte atyai-fiúi viszonyban voltak. Nagyon bízott benne a miniszterelnök, ő pedig teljes tekintélytisztelettel viszonyult irányába. De abban a helyzetben nem tudta volna senki megtartani, bárki is a miniszterelnök.

– **Milyen tapasztalatokat szerzett Horváth Balázsról mint belügy-miniszterről?**

– Balázs, ahogy ismert is róla, bohém és vidám ember volt. A belső tapasztalataim szerint a minisztérium szemlélete ugyanakkor nem nagyon változott. Szemtanúja voltam például, amikor a régi rend tábornoki karából beléptek a miniszteri dolgozósobába, és ugyanazzal a régi reflexszel, majdnem úgy tisztelgett a rendőrtábornok, hogy „miniszter elvtárs, kérek engedélyt jelentkezni”. Balázs meg, mint egy veszprémi civil, ügyvéd, nézett, hogy „hova került”.

– **Alkotmányjogi szemmel hogyan ítéli meg a rendőrség, és ezen belül a rendőri vezetők taxisblokád alatti szerepét?**

– Az nem jogállam, ha a rendőrségi hierarchiában – belügyminiszter, országos főkapitány, budapesti rendőrfőkapitány – egy budapesti rendőrfőkapitány átveszi a parancsnokságot. Barna Sándor nyilatkozata egy az egyben törvénysértés volt. Egy jogállamban másnap már nem mehetett volna be a munkahelyére. Ez nem rendpárti gondolkodás, hanem egyszerűen az államnak működnie kell. Ha ezt egy rendőr megteszi, akkor vége a jogállamnak. Barna Sándor ezt megtette ebben a krízishelyzetben. Be volt kötve ő is a politikai terepen. Az országos főkapitányt pedig, aki akkor Szabó Győző volt, korábban a Vas megyei bíróság elnöke, civil gondolkodású jogász, kitűnő ember, a sajtóban megpróbálták háttérbe szorítani. Ővele azokban a napokban telefonon is kommunikáltunk.

– **Először alapvetően ez budapesti probléma volt, és így nyilván a budapesti rendőrkapitány érezhette magát illetékesnek. Nem ez volt az oka a sajtó reakciójának?**

– Pillanatok alatt eszkalálódott az egész, nagyon gyorsan országos válsággá terebélyesedett. A kifejezések – „tűszul ejtett ország” – is ezt bizonyítják. Tehát *de jure* Barna Sándor fellépése törvénszegő volt.

– **Boross Péter, aki mintegy a szerethető Horváth Balázs szigorú ellenpontjaként lett ismert a belügyi vonalon, a titkosszolgálatok minisztereként, mennyire volt jelen az eseményekben?**

– Nem volt jellemző a jelenléte. Az ő hatását én személy szerint akkor kevésbé éreztem. Éppen a funkciója miatt nem hozzá tartozott az ügy kezelése, bár a háttérben biztosan ott volt.

– **Annyi mendemonda terjeng a rendőrség akkori működéséről, és Horváth Balázs parancsairól, amivel kapcsolatban a mai napig az él a közvéleményben, hogy „lövetni akart”. Ön hogyan ítéli meg az ezzel kapcsolatos eseményeket?**

– A rendőrségen belül elbizonytalanodást lehetett érezni. Természetesen voltak jó szakemberek a rendőri vezetésben, de nem volt teljesen egyoldalú a politikai csatorna, ott is volt megosztottság. A lövetés legendája hazugság. Horváth Balázs kitűnő jogász volt, aki tudta, hogy mi a törvényesség és a jogállamiság. Korabeli nyilatkozatai is bizonyítják ezt, például a 26-i, amely „minden törvényes eszköz” fölhasználásáról szólt. Törvényes eszköz például a blokad megszüntetése lett volna, hogyha a rendőrségnek lettek volna eszközei, de ilyenek csak a honvédségnek voltak, mint tudjuk. De Barna Sándor nyilatkozata is arról szólt, hogy ha lenne löparancs, akkor ő lemondana. Tehát nem volt akkor, és hozzáteszem: később sem. Eörsi Mátyás mondta két évvel később, 1992-ben egy tv-műsorban, hogy Horváth Balázs lövetni akart. Nem szeretnék anekdotázni, de egy történetet nagyon idevágónak érzek. Horváth Balázssal beszélgettünk egyszer a parlamentben. Akkor már nem volt miniszter, csak képviselő. Cigaretaszünet volt éppen, és odajött Eörsi Mátyás, akit ugyancsak jól ismertem az egyetemről. Cigaretájával Balázshoz fordulva így szólt: „Balázs, vezényelj tüzet!”. És hogy Matyi mennyire nem gondolhatta komolyan, hogy Balázs a tömegbe akart lövetni, jelzi, hogy ezt a viccét többször is elsütötte. Csak hát az volt a feladata, meg a megbízása, hogy ezt mondja. Horváth Balázsnak Antall József helyetteseként akkor borzasztó felelősség ült a vállán. Balázsról, így huszonöt év távlatból is, csak jót tudok mondani, nagy szerencséje az országnak, hogy akkor

egy humánus természetű ember volt a belügyminiszter. A békés megoldás nagyban neki volt köszönhető.

Mindenki a jogállamon kívül

– Milyennek látta a kormány ténykedését azokban a napokban?

– Egyfajta tehetetlenség volt érzékelhető a kormány részéről is. A kormányfő éppen kórházban volt. A közjogászok szeretnek vitatkozni arról, hogy a miniszterelnök kicsoda, első az egyenlők között, dominálja a kormányt, vagy ő maga a kormány – szerepfelfogás kérdése. Antall esetében az utóbbi lenne a válaszom. A többiek az ő köpönyege alól bújtak ki. Nélküle tehát a kormány természetszerűleg nagyon bizonytalan volt. Egyrészt nagyot hibázott az ügy politikai kezelése terén, másrészt a jogszabályok szempontjából is. Azt kell mondjam, hogy már a taxisblokádtól is, de főként alatta, jogszabálysértések sorozata történt. Mindenki, nemcsak a társadalom, az érdekegyeztető szervek és a taxisok voltak a jogállamon kívül, hanem az államrendszer is, beleértve az államfőt, a kormányt, a parlamenti pártokat, frakciókat.

– A kormány milyen hibákat követett el a taxisblokádot megelőzően?

– Először a jogászai véleményemet mondom. A kormány jogot sértett a jogalkotási törvény tekintetében, amely előírta az egyeztetési kötelezettséget, főleg ilyen súlyos döntések esetében. Létezett már az Érdekegyeztető Tanács, amit fontosabb jogszabály-tervezetek előkészítésénél illetni kellett volna bevonni. Bár akkor nem volt minden ilyen egzakt módon kidolgozva. Ma közjogi érvénytelenségnek mondjuk, hogyha elő van írva egy egyeztetési kötelelem, és nem teszi meg a kormány. Mint obszitos alkotmánybíró, rengeteg ilyen üggyel találkoztam. A hiba másik oldala inkább politikai. Nem tanultak az átkosban jól bevált módszerből egy olyan országban, ahol a benzináremelés mindig központi téma volt. A Kádár-rendszernek ez a kacsintós attitűdje lemérhető a benzináremelés kérdésében is, mert ha született egy döntés a legmagasabb szinten, azt ügyesen kiszivárogtatták. Így aztán 850 ezer párttag már jóval a hivatalos bejelentés előtt tudott róla. Sőt, rendszerint magasabb emelésről tudott, mint amilyen valójában lett. Ez sem volt véletlen! A társadalom tehát ehhez volt szokva, és a társadalom nem változik meg egy év alatt. Most meg az történt, hogy reggel még azt mondták, hogy nem, délután meg bejelentették, hogy éjfél után majd-hogynem duplája lesz a benzin ára. Ezt hívják arculcsapásnak. Ez nemcsak kommunikációs hiba, hanem amatőrizmus is. A kormánytagok tudták, hogy

milyen nehéz helyzetben van az ország, Antall nagyon jól ismerte az energiafüggőségből adódó labilis állapotokat, és azt is, hogy gazdaságilag milyen struktúrát örökölt. Tudott volt már júniustól kezdve az oroszokkal való kapcsolat megromlása. Az, hogy eljutott a helyzet odáig, hogy csupán négynapos olajkészlet áll rendelkezésre, és tűzoltásszerű intézkedésre van szükség, szintén az amatőrizmus jele. Közben megszűnt a teljes foglalkoztatottság, a rendszerváltással rengeteg ember vesztette el a munkahelyét. Azt is kellett volna érzékelni, hogy egy ilyen helyzetben az érdekegyeztetésre még inkább szükség van.

– Mit gondol, hogy a taxisok megmozdulása mögött mekkora volt az osztálytársadalmi támogatottság?

– Megvoltak az eszközeik, hogy az elégedetlenségüknek hangot adjanak, de ahhoz, hogy ez ilyen válsággá mélyüljön, önmagukban kevesen lettek volna. A korabeli népszerűségi felméréseket nézegettem újra. A lista élén a tárgyalópartnerek szerepeltek, Palotás Jánossal kezdve. A negatív „csúcson” pedig azok voltak, akikkel tárgyaltak, Horváth Balázssal az „élen”. Hogy ez valójában politikai válság volt, azt a személyes élményeimmel szeretném megerősíteni. Teljesen véletlenszerű módon, a blokáddal egy időben Németh Miklós – már másfél-két hónappal korábban megszervezve – összehívott néhányunkat arra a szombatira az óbudai régi Siposba. A barátainak szerette volna megköszönni a korábbi együttműködést. Tízen-tizenketten lehettünk. Németh Miklóson kívül olyan emberek, mint Bihari Mihály, Király Zoltán, Lengyel László, csak hogy a legismertebbeket soroljam. Már az ablaknál láttunk egy viszonylag nagy tömeget, akik figyeltek bennünket, láthatóan felismerték a csapatot. Amikor aztán kijöttünk, a saját fülemmel hallottam, hogy ezt mondták: most alakult meg az új Németh-kormány...! Közlekedni nem lehetett, úgyhogy Lengyel Lászlóval gyalog sétáltunk át az Árpád hídon, meg-megállva és beszélgetve a barikádokon lévő emberekkel, taxisokkal. Valóban igaz, személyesen láttam, hogy emberek jöttek le, és hoztak teát, ennivalót és biztatták őket, hogy tartsanak ki. És hogy ezt a gyászvitéz kormányt el kell zavarni, minél gyorsabban. Megdöbbenő érzés volt. Az akkori fölmérések szerint a blokádnak 80 százalékos támogatottsága volt, és a személyes tapasztalatom is hasonlóat sugallt.

– Visszagondolva az eseményekre, hol érzi a legválságosabbnak a pillanatot, hol volt legközelebb a helyzet a kezelhetetlenséghez?

– Péntek-szombat volt azt hiszem, a legfeszültebb. A kormány kitartott ugyan, de ahogy a rendőrségen belül, úgy a kormányban sem volt egység. És itt meg kell említeni a köztársasági elnök szerepét is. Már akkor leírtam, hogy

egy államfő – bárki legyen is az – nem tehet olyan nyilatkozatot, amelyben arra kéri a kormányt, hogy azonnal függessze fel az áremelést, a parlamentet pedig, hogy – miközben a rendes parlamenti ülészak tartott –, hívjon össze azonnal rendkívüli ülészakot. Egy ilyen nyilatkozat nonszensz.

– **Mennyire volt tisztázott ebben az időben, hogy egy köztársasági elnöknek pontosan mik a jogkörei? Hol voltak azok a pontok, ahol Göncz Árpád ezeket egyértelműen átlépte?**

– Az MDF–SZDSZ-paktumnak a mai napig tartó következményei vannak. A köztársasági elnöki intézmény – ilyen hatáskörökkel és választási móddal – és maga a személy is ennek volt az eredménye. Azt, hogy voltak tisztázatlan pontok a köztársasági elnök jogkörével kapcsolatban, az Alkotmánybíróságnak az ezzel kapcsolatos későbbi döntései mutatták meg. Csak egy példát említek. Ki a „legfőbb hadúr”, azaz a fegyveres erők főparancsnoka? Egy ilyen helyzetben, mint a benzinblokádnak is volt, nem akármilyen kérdés, hogy ki adhat parancsot, mondjuk a honvédségnek. Ha nem tiszták a jogkörök, ha értelmezéssel kell megoldani szerepfelfogásokat egy válsághelyzetben, az régen rossz. Az Alkotmánybíróság 1991-ben értelmezte először a köztársasági elnök jogkörét, többek között azt is, hogy a fegyveres erők főparancsnokaként mi lehet a szerepe [48/1991. (IX. 26.) AB határozat]. Az AB úgy foglalt állást – most nem a szakmai kifejezéseket mondom –, hogy a köztársasági elnök a fegyveres erőknek tulajdonképpen csak egy elvi irányítója, és nem a parancsot kiadó vezetője. Ez nem volt ilyen tiszta a benzinblokádnál idején. Göncz Árpád nyilatkozata alapján többet érzett ki a jogköréből, mint amennyi alkotmányosan kiolvasható lett volna. Bár a nyilatkozatában ott van a békés megegyezésre való ösztönzés is, vagyis, hogyha a kormány felfüggesztette az áremelést, akkor menjen mindenki haza. Egyfajta politikai bölcsességgel azért próbálta kezelni a problémát.

– **Hogy látja, az ellenzéki pártok milyen szerepet játszottak a krízis idején?**

– Az SZDSZ mindig is szeretett akciózni. Ez már a négyigenes népszavazásnál is látszott. A párt egyértelműen ott állt az események mögött, szervezeten. Kétségtelen, hogy Barna Sándor be volt kötve az akkori legnagyobb ellenzéki párt irányába, és Göncz Árpáddal is egyeztetett. Az SZDSZ nyilatkozataiból az is egyértelműen kiderült, hogy ők a kormányt a benzinblokádnál ürügyén meg akarták buktatni. Nem parlamenti eszközökkel, hanem ahogy éppen lehet, úgyhogy ez kapóra jött. Alkotmányjogi véleményem az volt, és most is az, hogy ha a kormányt meg akarják buktatni, akkor annak

léteznek alkotmányos eszközei. Aszerint kell cselekedni, és nem az utca segítségével felhasználni. Nagyon érdekes az eseményeket követő parlamenti vita és az ellenzéki pártok reakciói. A FIDESZ például nem állt ki a blokádnak mellett – bár a kormányt hazugnak nevezte –, de az egészet törvénytelennek minősítette, és felelőtlennek azokat, akik elkezdtek, mivel kikerült a kezükből az irányítás. Az MSZP akkor egy karanténban lévő párt volt, a maga 33 parlamenti mandátumával. Óvatos volt a rendszerváltás utáni időszakban, viszont az utcán megfoghatatlanul, de jelen volt. Most így utólag visszatekintve, úgy vélem, hogy a szocialista párt az érdekképviselői szerveken és a szakszervezeteken keresztül volt nagyon erősen jelen. Az érdekegyeztető szakszervezetek – akik a háttérben nagyon erős bázisai voltak az MSZP-nek – voltak inkább láthatók. Nagy Sándor szerepe és több nyilatkozata is azt mutatja, hogy, bár óvatos duhajként, de a tüntetők pártján állt. Horn Gyula maga óvatos volt a parlamenti felszólalásában, azt hiszem, hogy szintén hivatkozott a törvénytiségre.

– **A későbbi értékelésekben a kormánynak sokan a szemére vetették, hogy a szakszervezeteket nem kezelte, nem épített ki velük megfelelő kapcsolatot. Hogy alakult a szakszervezetek helyzete, és hogy történetelt az, hogy az Érdekegyeztető Tanácsban lényegében a múlt emberei képviselték a taxisokat?**

– Az valóban a kormány szemére is vethető lenne, hogy nemcsak a nyilvánosság frontján tévedett, hanem az érdekképviselőket sem kezelte elég komolyan. De ez utólagos történelmi magyarázat. Itt más alapvető gondok is voltak. Nem lehetett érzékelni például, hogy ki a munkaadó, ki a munkavállaló a privatizáció kellős közepén. Olyan bonyolult volt a helyzet, hogy én ezt nem rónám fel a kormány hibájának. A szerves fejlődés folyamán kellett volna nagyobb figyelmet fordítani a demokratikus szakszervezetekre. A kormányhoz kötődő szakszervezeti mozgalmak erőtlenekek voltak, bár eleve nem jó, ha az érdekképviselői rendszer pártokhoz kötődően működik.

– **Vasárnap volt egy kormány melletti tüntetés. Ennek megszervezése jó döntés volt az MDF részéről, vagy inkább játék a tűzzel?**

– Inkább az utóbbi. Ez volt az akkori megítélésem is, nem értettem egyet vele. Máig sem tudom, hogyan úsztuk meg, hogy nem volt verekedés, vagy egymásnak ugrás. Ez kész csoda abban a pattanásig feszült helyzetben. Nyilván sok múltott a szervező, Lezsák Sándor felelősségteljes fellépésén és rutinján.

– **A taxisblokádnál mi volt valójában jogász szemmel? Lázadás, taxisforradalom, polgári engedetlenség, politikai puccs?**

– A polgári elégedetlenség fogalmát nagyon szeretik használni, utána aztán rengeteget vitatkoztunk a szakmában is erről a kérdésről. Ez egy há-
lás téma a közjogászoknak, akár egy önálló beszélgetés témája lehetne. Egy
korabeli cikkemben írtam is róla, hogy miért nem lehet polgári engedetlen-
ségnek nevezni a taxisblokádot. Nagyon érdekes kérdés, hogy vannak-e al-
kotmányos kapaszkodók, amely segítségével föl lehet lázadni a zsarnokok
ellen, kap-e az alkotmányból felhatalmazást erre az, aki ezt kezdeményezi
és cselekszi. Az akkor hatályban lévő alkotmány 2. szakaszában – és a mai
alaptörvényben is –, szerepelt, hogy mikor és hogyan lehet fellépni az el-
len, aki a hatalom kizárólagos birtoklására, zsarnokságra tör. Ez szóba sem
kerülhetett a benzinblokáddal kapcsolatban. Ha kilépünk az alkotmányos,
törvényes eszközök logikájából, akkor a forradalom logikája kerül előtér-
be. Ebből a szempontból hallatlan érdekes az egész válság megítélése és az
SZDSZ szerepe is, hogy mivel igazolják saját föllépésüket, mondjuk a tör-
vényes parlamenti pártfrakció, Pető Iván vagy Kis János nyilatkozatait. Ne
feleddük el, hogy megszületett az 1991. évi V. törvény a közkegyelem gya-
korlásáról. Ebben ott van világosan, hogy az egész elit saját magáról állított
ki bizonyítványt, hogy mindenki a törvényen kívül volt az október 26. és 28.
közötti útlezárásokkal kapcsolatban. Nem mondom fel a törvény szövegét,
de az ennek beismerése volt.

– **Sikerült végül konszenzusra jutni a polgári engedetlenség kérdé-
sében?**

– Volt a benzinblokádnak után nem sokkal, valamikor 1991 tavaszán egy
konferencia a Bibó István Szakkollégiumban. Egy kötetet is kiadtak, amely
A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban címet viseli,
és az akkori idők felfogását tükrözi. Az ebbe írók szemlélete általában vala-
milyen természetjogi-erkölcsi mezőbe futott ki. Valamiféle forradalmi legiti-
mációt kerestek maguknak, és úgy próbálták igazolni a történeteket. A konfe-
rencián én, személy szerint, tudatosan nem vettem részt. Az akkori bibósok
ezt nagyon rossz néven vették, mert számos tanítványom ott volt, de végül
berakták a kötetbe *A jogállamon innen és túl* című írásomat. Legyen azért
ott más nézőpont is, elfér – gondolhatták. Ezt az írást többek között Horváth
Balázs biztatására írtam, a megyei napilapban október 31-én jött le. Amit ott
leírtam, vállalom ma is. Nevezetesen, hogy az alkotmányból a polgári enge-
detlenség egyáltalán nem vezethető le, ennek történelmi gyökerei vannak,
például az Aranybulla ellenállási záradékáig vezethetők vissza. Ha kormányt
akarok buktatni, annak vannak alkotmányos eszközei. A bizalmatlansági

indítvány például, amellyel visszajutunk ismét az MDF–SZDSZ-megállá-
podáshoz, amellyel a „kamikaze-kormány” egyfajta stabilizátort kapott. Ha
akkor lett volna egy bizalmi szavazás, nem biztos, hogy az adott esetben a
kormánynak többsége lett volna. Huszonöt év távlatából ez az álláspontom
inkább erősödött, mintsem változott volna.

Változó arculatok

– **Osskó Judit könyvében Antall József ezzel kapcsolatban úgy nyi-
latkozott, hogy lényegében ő javasolta egy ilyen törvény kidolgozását,
viszont azt szerette volna, ha ezt nem ő terjeszti be, hanem Göncz Árpád.
Itt Antall azt is elmondta, hogy Göncz ettől ódzkodott, és csak hosszas
rábeszélés után tette meg. Ennek mi a háttere?**

– Én is így ismerem a történetet. A háttérből természetesen csak szemé-
lyes véleményt mondhatok az akkori vitákra visszagondolva, és emlékeze-
temre hagyatkozva. Valójában a köztársasági elnök törvénykezdeményezési
joga „ott felejtődött” a korábbi alkotmányból. Mi akkor mondtuk, hogy ez
nem odaillő jogosítvány. Az Elnöki Tanács jogköréből nem vették ki, onnan
került át. (Egyébként a mai napig ott van az alaptörvényben ez a hiba, pedig
nem fér össze az intézmény jellegével, mert politikai felelősséget vonz maga
után. A köztársasági elnök a törvények kihirdetésénél van jelen, mérlegelési
joga van, hogy aláírja-e vagy sem.) Göncz Árpád tudta, hogy van ilyen joga,
három alkalommal élt is vele. A médiaháború a legjobb példa rá. Tisztában
volt azzal is, hogy ha az ő törvényjavaslatát leszavazzák a parlamentben –
mint ahogyan ez megtörtént egy másik esetben –, akkor az nagy presztízs-
vesztéssel járhat. De aztán csak mellé állt, és végül is ő kezdeményezte a
közkegyelem gyakorlásáról szóló törvény elfogadását.

– **Horváth Balázs az események utáni nyilatkozataiban nagyon
óvatosan és elegánsan nyilatkozott. Ténylegesen ő hogy élte meg ezeket
a napokat?**

– Mint ahogy az október 29-i parlamenti felszólalásából is látszik, ki-
felé akkor már higgadtabb, nyugodtabb volt, örült, hogy megoldódott a vál-
ság. Első emberként ő volt jelen egy pattanásig feszült országban és hely-
zetben, neki magának is higgadtnak kellett maradnia. A „színpalak mögött”
persze jóval indulatosabb volt, és politikusként is nehezen élte meg, hogy
nem értik meg. Mert végül is abban igaza volt a kormánynak, hogy valamit

az energiaárakkal kapcsolatban lépni kell. Persze politikailag nem tudták jól kezelni az egészet, de tudomásul kell venni, hogy olyan civil emberekből állt a kormány, akik éppen csak belekóstoltak a politikába, és egyik pillanatról a másikra az ország vezetőivé váltak. Utólag nem szeretnék mosdatni senkit, csak a helyükön értékelni a dolgokat.

– **A taxisblokádnak voltak-e politikai következményei? Változott-e utána a politika természete?**

– Már az őszi önkormányzati választás is komoly visszajelzés volt a tavaszi parlamenti választásokhoz képest. Egész más lett a választóközönség véleménye. Csak a listás választáson az SZDSZ már 20 százalékkal megelőzte az MDF-et a megyei jogú városokban, a fővárosban. A 2930 polgármesterből 82,8 százalék független lett a régi tanácselnök gárdából, és inkább az SZDSZ-hez, vagy még inkább az MSZP-hez kötődtek. 1994-ben a varsói gyors beköszöntött, és ez is összefüggött a benzinblokáddal. Az MDF összeomlása, szétszakadása szorosan kötődik hozzá. Nagyban hozzájárult az MDF elbizonytalanodásához, a különböző irányzatok jóval erőteljesebb előkerüléséhez. Érdekes fényt vetett az SZDSZ arculatváltozásaira: azok, akik mindig a jogállamot hangsúlyozták a rendszerváltás idején (Charta), kiderült, mennyire relativista módon viszonyultak valójában hozzá, túltéve magukat a parlamentarizmuson, minden rendelkezésre álló eszközzel, saját céljaikat próbálva elérni.

– **A taxisblokádnak értékelése megoszlik abból a szempontból, hogy a kormány további működésére pozitívan vagy negatívan hatott. Valaki azt mondta, hogy lényegében ez a válsághelyzet tudatosította a „kamikaze-szerepet”, aminek következtében erősebbé vált a kormányon belüli összetartás.**

– Ez így van. Tanult belőle a kormány, levonta a konzekvenciát. Szerintem ez Antallnak is nagy tanulság volt. Történtek fejcserek, a kommunikáció átalakult. Mindezek ellenére azt, hogy a kormány kitartott a ciklus végéig, kisebb csodának tartottam, hiszen elolvadt mögüle a parlamenti többség. Annak, hogy ki tudtak tartani, ez a bizonyos tanulás lehetett az egyik magyarázata. Az MDF-en belül viszont nem lehet azt mondani, hogy a belső összetartás erősödött volna. Sőt, 1991-ben létrejött a Nemzeti Demokrata Szövetség, kérdésessé vált, merre mozdul el a politikai paletta, az MDF-en belül ki kit győz le.

*(Az interjút készítette: Szekér Nóra,
Nagymihály Zoltán, Riba András László)*

„Senki nem volt hős”

Túrócs András, az országos rendőrfőkapitány szakmai helyettese

Rendőrtábornok. 1972 és 1977 között a Szerencsi Járási Kapitányság, 1977 és 1982 között az Ózdi Városi-Járási Kapitányság, 1982 és 1989 között a Borsod-Abaúj-Zemplén megyei Főkapitányság vezetője. 1989 és 1990 között belügyminiszter-helyettes, országos rendőrfőkapitány. A rendszerváltás után 1991-ig az országos rendőrfőkapitány szakmai, 1991 és 1996 között közbiztonsági helyettese, majd az ORFK közbiztonsági főigazgatója. 1996-ban nyugdíjazták. 1997-től az Országos Polgárőrszövetség elnöke.

Az új rendszer rendőrei és a politikai szál

– Milyen szerepet töltött be Ön a taxisblokáid időszakában a rendőrségen belül?

– 1990 júliusáig országos rendőrfőkapitányként és belügyminiszter-helyettesként tevékenykedtem. A rendszerváltozás kapcsán történt a váltás, de a miniszterelnök, Antall József úr felkért, hogy maradjak a rendőrség szakmai vezetője, és Szabó Győzöt, egy abszolút civil embert nevezték ki országos rendőrfőkapitánynak, aki korábban a Vas megyei bíróság elnöke, egy kitűnően felkészült jogász volt. Így az országos rendőrfőkapitány általános szakmai helyettese lettem. A kormány demonstrálni akarta, hogy a rendőrség élén is változás, és rendszerváltozás történt. A miniszterelnök úr személyesen velem beszélt meg, hogy ismeri a munkásságomat, a korábbi szakmai munkámról is kedvezően nyilatkozott, de értsem meg, hogy nem lehetek a magyar rendőrség vezetője. Szíve szerint ugyan azt szeretné, de neki föl kell mutatnia minden irányban, hogy változás történt. Ekkor kért meg, hogy vállaltam el a rendőrség szakmai felügyeletét és irányítását. A miniszterelnök megerősítésképpen megmutatott egy levelet, amit az Interpol főtitkára, Raymond Kendall írt neki, és gratulálva miniszterelnökké választásához egyben kérte, hogy a rendőrség további irányításában én is részt vegyek. A szakmai terület teljes egészében hozzám került, csak a funkcionális szervezetek kerültek át az országos főkapitányhoz. A bűnügyi-, a közbiztonsági-, közrendvédelmi- és a

közlekedésgazgatás teljes egészében az én felügyeletem, irányításom alatt maradt.

– **A taxisblokád idején a konfliktus Barna Sándor és az országos rendőrfőkapitány között elég éles volt, amit aztán a sajtó eléggé hangsúlyozott is. Miből adódott ez, és volt-e a különböző megközelítésnek valamilyen politikai háttere?**

– A rendőrségen belül hierarchikus rend van. A budapesti rendőrfőkapitány az ORFK alárendeltségében működött, és működik most is. Az más kérdés, hogy mivel kezdetben elsősorban Budapestet érintette a taxisblokád, ezért a fővárosra kellett fókuszálni. A rendőrség elég bátorisan kezelte az ügyet. Polgári engedetlenséget tapasztalt, amire nem volt felkészülve, annak ellenére, hogy 1989–90-ben több száz tüntetés volt a fővárosban, amelyeket a rendőrség kitűnően kezelte. Arra nagyon büszkék voltunk, hogy egyetlen gumibotítás nélkül sikerült a rendszerváltozást végigcsinálni, ezeket a hatalmas tömegrendezvényeket biztosítani, és a rendőrség megfelelő toleranciát tanúsított. A rendszerváltozást megelőző években a rendőrségnek ilyen tömegdemonstrációkat nem kellett kezelnie, csupán ünnepeket kellett biztosítani, de azok a pártállamhoz kapcsolódó, jól szervezett rendezvények voltak. Rendbontás, rendzavarás nem igazán fordult elő. A taxisblokád kapcsán a rendőrség rácsodálkozott arra, hogy mi mindent mernek az állampolgárok, az emberek csinálni, lezárják a közlekedést. De ahhoz, hogy intézkedhessünk, minősíteni kellett az esetet: milyen bűncselekményt valósítottak meg a taxisok, akik ebben a blokádban részt vettek. A rendőrségre vagy a politikára tartozik a kérdés? – ez okozott bizonytalanságot. Ha a történetek a Btk. alapján egyértelműen bűncselekménynek lettek volna minősíthetők, akkor a rendőrség azonnal reagált volna. De miután volt egyfajta bizonytalanság a kormány részéről is – amit fokozott Antall József úr betegsége –, vártuk a politikai állásfoglalást. Mondhatunk bármit ugyanis, a rendőrség a kormány irányítása alatt volt és van. Ez természetes. Mivel nem volt kormányzati és politikai állásfoglalás, a rendőri vezetés leginkább egyfajta alibi tevékenységet végzett. Mi tudtuk, hogy ennek súlyos következménye is lehet, hogy valahol, valamikor számon kérhetik rajtunk, hogy miért tűrjük el, hogy akadályoznak másokat a közlekedésben. De azt is tudtuk, hogy a rendőri beavatkozásnak is komoly kockázatai vannak. Ezért én azt mondtam Szabó Győzőnek, hogy minimum két-három változatot ki kell dolgozni arra, hogy a taxisblokádot hogyan lehet felszámolni. Tulajdonképpen arról volt szó, hogy legyenek alternatívák, hogy a rendőrség és a rendőri vezetés a

rendet helyre akarta állítani, és készültek különböző elképzelések. Azt tudtuk, hogy előbb-utóbb úgyis megoldódik valahogy, vagy politikai formában, vagy belefáradnak a tiltakozók. Mert haza kell menni, tisztálkodni, enni kell. Ez is benne volt. Számos megbeszélésünkön elhangzott, hogy itt senki nem hős. Se Barna Sándor, se Túros András, se Horváth Balázs, se Szabó Győző. Ebben az ügyben nincsenek hősök. Egyébként mindenki bizonytalan volt, és mindenki arra játszott, hogy oldódjon meg a helyzet, erőszakmentesen. Ez volt az általános álláspont. Mivel nagyon sok, több ezer, több tízezer embert is érintett volna a blokád rendőri erővel való felszámolása, volt egy olyan elképzelésünk, hogy a blokádban résztvevő valamennyi személyt, akik akadályozzák a forgalmat, egyszerűen erőszakkal előállítjuk, és mivel a rendőrfőkapitányságokra ilyen nagy tömegű előállítottat egyszerűen nem lehetett volna elhelyezni, egy sportcsarnokba, vagy stadionba összegyűjtjük őket. A gépjárművek kulcsát elvesszük, és egy rendőrcsapat, vagy más civil társaság elviszi az autókat a helyszínről. Ezt az elképzelést aztán elvetettük. Ennek nagyon rossz politikai üzenete lett volna. Nem sokkal korábban Chilében volt egy nagy előállítás-sorozat, ahol tízezer embert vittek katonai úton egy stadionba, de a helyzetet ez nem oldotta meg, sőt csak tovább gerjesztette a feszültséget. A második alternatíva az volt, hogy a honvédséget felkérjük arra, hogy működjön közre a járművek elvontatásában. Itt is erőszakos beavatkozásról lett volna szó. A rendőrségnek ilyen nagyteljesítményű tehermeg láncfalas járművei, amelyek képesek elvontatni a gépkocsikat, nem voltak. A vezérkari főnökkel meg kellett állapodni. A honvédség azonban csak úgy nem adhatta volna át az eszközöket, ekkor kértük, hogy szereljék le a honvédségi rendszámokat róluk, és a rendőrség ideiglenes rendszámokat fog ezekre kiadni. Közben aztán mindez a legfelsőbb politika szintjére került, nyilván a köztársasági elnök úr tudomására jutott, vagy jelentették neki az elképzelést. Ő ezt megakadályozta, megtagadta, hogy a honvédség eszközeit a rendőrség igénybe vehesse. Pedig én már berendeltem az igazgatásrendészetet, hogy készítsenek elő rendőrségi rendszámokat, a járművek már elindultak. Ezek után a rendőri vezetés az én irányításommal arra törekedett, hogy húzza az időt. A harmadik elképzelés az volt, hogy a Dunán lévő összes kompot Budapestre vezényeljük a felső, illetve alsó Duna-szakaszról, és biztosítjuk a Buda és Pest közötti közlekedést. A pontonhíd építése is terveink között szerepelt. A kormányülésen ezt díjazták, és támogatták. Így a lezárt hidakat ki lehetett volna kerülni, és beindítható lett volna a közlekedés. Mire azonban ezt hatályba léptettük volna, megszületett a megegyezés. A

miniszterelnök úr nagyon világosan megfogalmazta felénk a kórházi ágyáról, hogy ez nem politikai, hanem rendészeti kérdés. Még most is utólag nagyon világosan a fülembe cseng, ahogy azt mondta, hogy beszélt Kohl kancellárral és Mitterand elnökkel, és mindketten ugyanezt mondták neki. A miniszterelnök úr rendkívüli módon aggódott – már ezért is lépni kellett valamit –, hogy meddig tarthat mindez. A rendészet azonban nem oldotta meg, mert nem volt politikai állásfoglalás. Ha a rendőrség erőszakot alkalmazott volna, akkor annak nagyon súlyos politikai következményei lehettek volna, figyelemmel az alig öt hónapos fiatal demokráciára. Nagy valószínűséggel ellenállás lett volna a blokádban résztvevők részéről, és nem lehetett tudni, hogy a testi kényszeren kívül milyen erőszakot kell még alkalmazni. Ellenállás esetén a gumibot használata nehezen elkerülhető, a bilincs kötelező, ennek pedig borzasztóan rossz üzenete lett volna a világ felé. Nyilvánvaló, hogy kamerák kereszttüzébe kellett volna ezt megoldani és végrehajtani. Én rendkívül nagy toleranciát és higgadtságot kértem a rendőri vezetőktől és nem engedtem, hogy a rendőrséget bevessék, amíg a kormány részéről politikai döntés nem születik. Erőszakkal 24 óra alatt fel lehetett volna számolni, ebben egészen biztos vagyok. Ismerjük a tömeg, az emberek lélektanát. Ha megindul a rendőri intézkedés, akkor valószínű, hogy mindössze 30 százalékkat erőszakkal kellett volna elvinni, 40-50 százalék viszont magától abbahagyja és befejezi a demonstrációt. Ez az általános rendőrségi tapasztalat. Egészen biztos, hogy néhány ezer fő előállítása után a többiek alávetették volna magukat a rendőri felszólításnak.

– **A sajtó is hangsúlyozta, hogy a rendőrök, akik az utcán voltak, úgy nyilatkoztak, hogy ha erőszakra kapnak parancsot, akkor azt megtagadják. Barna Sándor részéről is elhangzott ilyesmi.**

– Ez már a politikai megosztottság jele volt. Még egyszer szeretném hangsúlyozni, a rendőrség a kormány felügyelete és irányítása alatt működik. A törvényes jogszabályi kötelezettségeket a rendőrségnek el kell látni, különösen, ha a kormány kéri, vagy határozott állásfoglalást tesz. Igen ám, de osztott volt a politikai helyzet. Demszky Gábor, a főváros polgármestere SZDSZ-es volt, Göncz Árpád köztársasági elnök úr szintén az SZDSZ-hez kötődött. Barna Sándor barátomat én hoztam fel Szegedről budapesti főkapitánynak. Utólag sajnós azt kell mondjam, hogy rosszul ítélte meg a helyzetet, mert azt gondolta, hogy kettős irányítás alatt van: irányítja a főpolgármester, és mi is. Nincs kettős irányítás. A mi alárendeltségünkben kellett volna a budapesti főkapitányságnak működnie. Ő valószínűleg téves

politikai következtetést vont le, mert arra számított, hogy a taxisblokádba az MDF-kormány belebukik. Elkezdett helyezkedni, hogy akkor úgymint jön a másik oldal, egy újabb kormány, és ezért próbált, inkább a főpolgármesterhez igazodni. Mindketten rá is játszottak erre. A köztársasági elnök úr közvetlen kapcsolatot tartott a budapesti főkapitánnyal: velem meg Szabó Győzővel viszont nem. Az irányító törzset lehoztuk az ORFK-ról, a Somlói útról a BRFK-ra, így tulajdonképpen a budapesti főkapitánynak nem volt önálló hatásköre. Az előkészületeket mi tettük, a döntéseket mi hoztuk. Barnának inkább önként vállalt PR-szerepéből adódóan nőtt meg a jelentősége. Telefonált, nyilatkozott, ma már ez egyértelműen a szóvivő hatásköre, de ekkor még a szóvivői feladatkör sem volt kialakulva az ORFK-nál. A *TV-Híradó*-sok, Jusst Lászlóék felvették azt a beszélgetést, amelyet a köztársasági elnök úrral, illetve a főpolgármesterrel folytatott. Ezért tőlünk nagyon kemény bírálatot kapott, hogy engedély nélkül nyilatkozott. Ezek már országos és kormányzati jellegű döntéseket igényeltek volna: sem Horváth Balázs, sem a kormány, sem az ORFK részéről el sem hangzott olyan, és utasítást sem adtunk ki, hogy erőszakkal eltávolítsuk a taxisokat. Anyagok készültek, de ezek végrehajtására semmiféle intézkedés nem történt. Arra meg különösen nem, hogy fegyverhasználatra kerüljön sor. Ezek hamisak voltak, kommunikációs PR-fogásnak gondolom őket, amiket fölhasznált a sajtó a kormány és az akkori vezetők ellen. A környezetemben nem volt olyan ezredes vagy főkapitány, aki megkérdőjelezte volna a kormány jogos működését, vagy a döntéseiben az tükröződött volna, hogy esetleg a másik oldallal szimpatizál. Én ilyet nem láttam, csak a budapesti főkapitány volt tévedésben, de az ő kezében nem volt irányítás. Ezt sokan nem értik. Ez majdnem ugyanaz az eset, mint a vasfüggöny lebontása. Horn Gyula vágta át ugyan a kamerák előtt, de Németh Miklós döntése nélkül oda se mehetett volna a kerítéshez! Horn ezt kisajátította. Barna tábornok úr is ezzel a nyilatkozatával azt a látszatot keltette, hogy ő parancsot tagadott meg. Nem volt mit megtagadnia. Nem volt ilyen utasítás. Nem volt ilyen parancs. Mi később sokat beszélgettünk a miniszterelnök úrral, másokkal is. Az utólagos vizsgálatuk után sem láttuk nyomát annak, hogy a régi rendszer rendőrei, vagy rendőri vezetői szándékosan szabotálták volna az intézkedéseket.

A rendőrség politikailag rendkívül éretten viselkedett ebben a helyzetben, mert egy durva konfliktust kerültünk el azzal, hogy kivártuk a végét. Annak ellenére, hogy én személy szerint, az országos főkapitány és valamilyen rendőri vezető, aki ebben érintve volt, elkövette az előjárói intézkedés

elmulasztása bűncselekményét. A köztársasági elnök minket és a blokádban résztvevőket is eljárási kegyelemben részesített, mert ők is elkövették a közlekedés akadályoztatása miatti bűncselekményt. Akkor nem kellett senki ellen büntetőeljárást indítani, és azt gondolom, hogy ez helyes döntés volt.

– **Jól értem, hogy a budapesti rendőrfőkapitány a sajtószereléseivel hamisan sugallta, hogy ő volt a garanciája annak, hogy ne történjen erőszak?**

– Barna Sándorral mindketten megyei főkapitányok voltunk 1988 előtt, ráadásul viszonylag egykorúak vagyunk. Én Borsod, ő Csongrád megyei főkapitány volt. Engem Németh Miklós és Horváth István kiemelt, elhoztak országos főkapitánynak, belügyminiszter-helyettesnek. Amikor a budapesti főkapitányság élén váltásra került sor, volt öt jelölt, én azonban nem vettem őket figyelembe, mondtam, hogy nekem van egy társam, akivel együtt ültem a megyei főkapitányi értekezleteken, a Csongrád megyei Barna Sándor, és én őt szeretném itt látni. A budapesti főkapitányságon frissíteni kell. Nagy vita után „árukapcsolással” sikerült felhoznom Barnát, azaz egyik államtitkár személyi javaslatát elfogadtam, és kineveztem az illetőt a Dunántúlon valamelyik megyei főkapitánynak. Ebből tehát következik, hogy közöttünk nem csak szakmai, hanem emberi kapcsolat is volt. Kezdetben utóbbi is kitűnő volt. Barna Sándor az 1990-es önkormányzati választások idején jó kapcsolatot alakított ki Demszkyvel, aki érthető módon nagyon gyorsan bekapcsolta. Lehet látni, hogy amikor Barnát menesztették – nem azonnal, hanem egy évre rá, 1991-ben –, akkor Demszky és Göncz Árpád elnök úr vették a szárnyaik alá, és mindketten tanácsadóként alkalmazták.

Visszatérve a taxisblokádnak idejére, Barnának nem volt önálló intézkedési hatásköre, mert rátelepültünk. Nem fékezett, nem gyorsított az eseményeken. Ott mulasztottunk, főleg Szabó Győző, hogy nem tiltottuk meg, hogy nyilatkozzon. Ő kommunikált, nyilatkozott a sajtónak, a Híradónak. Ezt a részét szabadon hagytuk, és ez okozott zavart. A rendőrség és a belügy kommunikációs tevékenysége nem volt rendesen szabályozva. Barna azt a látszatot keltette, hogy ő szembe menetel a kormánnyal, az ORFK-val. Volt ez az ominózus kijelentése, hogy ő megtagadja a parancsot, és nem hajlandó követni. Akkor mondtuk neki, aznap, vagy azt követően, hogy akkor köszönjük szépen, most menjen el pihenni, és megtiltottuk neki, hogy a továbbiakban részt vegyen az eseményekben. Nyilvánosság előtt beszélt olyan utasításról, ami ki sem lett adva. Ki adott ilyen parancsot? Erre én adhattam volna, vagy Szabó Győző. Még a miniszter sem tud közvetlenül ilyen utasítást adni, mert

1990 februárjától érvényben volt a rendőrség önállóságáról szóló törvény, ahol világosan ki van mondva, hogy a belügyminiszter közvetlen utasításokat nem adhat, csak a jogirányítás eszközeit veheti igénybe. Egyébként Barna Sándor a blokádnak végén még beöltözött egyenruhába, és kiment a taxisok közé, akik hősként ünnepelték, mint védelmezőjüket. Erről van valami halvány emlékem.

Hiányzó politikai állásfoglalás

– **Hogy látja, a rend helyreállítására a blokádnak kialakulásának kezdetén sem lett volna lehetőség?**

– A legelején, csütörtök este kellett volna egyfajta közös álláspontot kialakítani, hogy ne engedjük, hogy mindez kialakuljon. Itt sorozatmulasztás történt, mindenki részéről. A titkosszolgálatok részéről is, mert azt előre jelezni kellett volna, hogy a taxisok szervezkednek. Nem úgy működik ez az ország, hogy nem tudunk semmit. Sok mindent tudnak, pláne, ha egy ilyen tömeg, polgári engedetlenség készülődik. Nem kaptunk előzetesen semmilyen jelzést. A rendőrség információs hálózata sem működött. Olyan spontán módon és olyan gyorsan alakult ki, hogy én is „beragadtam” aznap este a Margit hídon: nem tudott kijönni értem a szolgálati kocsis, amivel szállítottak, hanem a II. kerületi rendőrkapitányság egyik kékfényes kocsija jött értem. Az utat eltorlaszolókat nem érdekelte, hogy kékfényes autó jön. Persze kiszálltam, és kértem őket, hogy engedjenek át, végül sikerült őket meggyőződnöm, és félre húzódtak. A már jelenlévő újságírók is segítettek, hogy át tudjak jönni. Ekkor kellett volna azonnal intézkedni, de itt elbizonytalanodott a rendőrség. Éppen itt volt Magyarországon egy TIM CONSOL nevű svájci cég, amely a magyar rendőrség átvilágítását végezte. Sok nyugat-európai rendészeti szakember volt közöttük, akik aznap este keresték velünk a kapcsolatot, ők is tájékozódtak. Ők is azt tanácsolták, hogy nyugodtan viselkedjünk, nehogy fejest ugorjunk a mélyvízbe. Európában már voltak polgári engedetlenségek, és ők tudták, hogy ez türelemjáték, nincs szükség azonnali, drasztikus fellépésre. Valamikor éjfél felé hoztuk meg az első döntéseket. Berendeltük a rendőri állományt, riadóztattuk a készenléti rendőrséget, kiküldtük a bűnügyi apparátust a torlaszolók közé, hogy ismerjük a hangulatot, tudjuk, mire készülnek. A legnagyobb probléma a miniszterelnök úr betegsége volt, amelynek következtében nem tudtuk a konzultációt lefolytatni, amit ilyenkor

mindig megtesznek, a belügyminiszter, a rendőrfőnök meg a miniszterelnök részvételével, amely során az általunk feltálat „menüből” választhattak volna valamit.

– **Horváth Balázssal mikor kezdtek el konzultálni?**

– Csütörtök estétől folyamatosan. Ő be volt kötve a miniszterelnök úrhoz, de ez a közvettség is lassította a döntések meghozatalát. Horváth Balázs valamelyest bizalmatlansággal viseltetett irántunk, mivel mi a régi rendszer rendőri vezetői voltunk. A miniszterelnök úrral mi abban állapodtunk meg, amikor a kormányváltás megtörtént, hogy a legminimálisabb tisztoztatásokat hajtjuk csak végre a rendőrségen belül. Sőt, egyáltalán nem is tisztoztattunk, mert azt gondoltuk, hogy akik úgy érzik, úgyis elmennek. Előtte, 1989-ben a Németh Miklós vezette kormány alatt lecseréltük az összes rendőri vezetőt, akik a pártbizottságoktól vagy az állambiztonsági szervektől jöttek. Tehát már csak „klasszikus” rendőrök voltak. Tíz-tizenegy főkapitányt le kellett cserélni, akik korábban megyei pártbizottsági titkárok voltak vagy állambiztonsági múlttal rendelkeztek. Olvasom a különböző szakfolyóiratokban, hogy elmaradt a rendőrségnél a rendszerváltozás. Ez nem igaz. Harminc év alatt van az átlagéletkoruk. Van még néhány tiszt, tábornok, akik akkor lehetnek húszévesek. Hamis az a nézet, hogy a rendőrök a régi rendszer oszlopos tagjai voltak. A rendőrök döntő többsége profi. Mit bánják, hogy milyen kormány van: nekik a gyilkos, a tolvaj, a bűnelkövető az érdekes. A rendőrség nyilvánvalóan könnyebben működött a puha diktatúrában, mert nagyobb volt a rend, kevesebb volt a bűncselekmény. A demokratikus rendszerekben az emberi szabadságjogok nyilván máshogy vannak értelmezve, és a bűnözők is másképpen viselkednek. Mindezek ellenére Horváth Balázs bizalmatlan volt velünk. Egyébként is: öt hónappal voltunk a rendszerváltozás után. Tudnék mesélni történeteket, amik megelőzték a taxisblokádot, és azt bizonyítják, hogy mennyire bizonytalan volt sokszor a kormány a rendőrséggel kapcsolatban. Ha Antall miniszterelnök úr és közöttem nincs ilyen személyes kapcsolat, akkor sok értelmetlen dolog történhetett volna. Titkosszolgálatoktól, rendészettől, belügyből, honvédségtől és hamis információkkal ijesztgették a kormányt. Azzal, hogy puccs lesz, körbezárják a parlamentet, a honvédség készül, a munkásőrség készül. Az 1990-es év ezzel telt el. A kormány a visszarendeződéstől félt, a titkosszolgálatok meg bizonyítani akartak, azzal, hogy folyamatosan szállították a befutott információkat, szűrés, ellenőrzés nélkül. Hogy Horváth Balázs a velünk szembeni bizalmatlanságát valamilyen formában oldja, vagy a saját pozícióját erősítse, a belügyön belül is létrehozott

egy törzset, akik őt személyesen informálják, és tanácsokkal látják el rendőrségi kérdésekben. Ebben voltak rendőrök, kriminológusok, jogászok. De a hierarchikus rend kötött: lehet közbeiktatni bármilyen törzset, de azok csak mint tanácsadó szervezetek működnek. Amikor értékeltük Boross Péter belügyminisztersége alatt a taxisblokádot tapasztalatait – én voltam a szakmai értékelője ennek az egésznek –, akkor nyilvánvalóan nagyon komoly tükröt tartottunk magunk elé. Akkor meg kellett állapítani, hogy hol voltak azok a pontok, ahol a rendőrség mulasztott. Ezt azért kellett megtenni, mert a taxisblokádot után spontán módon legalább egy évig, még 1991-ben is számos helyen kisebb-nagyobb blokádot alakítottak ki, főleg határátkelőhelyeken. Boross Péter, Horváth Balázs utóda, rendkívül határozott és kemény miniszter volt. Világosan meg is mondta nekünk, hogy sehol az országban még egyszer nem alakulhat ki blokádot. Ha valahol mégis előfordul, akkor ott azonnal felmenti az adott rendőri vezetőt. Tehát ki lett adva a világos utasítás, hogy ügyeljenek, és azonnal intézkedjenek, amíg csak néhány járművel, illetve járművezetővel szemben kell intézkedni. Több tucat kisebb blokádot alakult ki, de mindegyiket sikeresen kezelték. Ezért kellett nekünk a taxisblokádot alaposan kiértékelni, hogy hol voltak a parancsnoki mulasztások. Nyilván nem tértünk ki arra, hogy a kormánynak, vagy a belügyminiszternek volt-e ebben szerepe. Ez meghaladta a mi kompetenciánkat.

Beszélnünk kell arról is, hogy a kormánypárti és a másik oldal is a Magyar Tudományos Akadémia elé szervezett tüntetést. Ettől rettegtünk. A rendőrség tapasztalatlansága közrejátszott ebben is. Manapság már élből elutasítják, ha egy helyre jelentenek be még egy demonstrációt. Akkor elkövettük azt a hibát, hogy mind a kettőnek megadtuk az engedélyt. Az összes fémkordont, ami van a készenléti rendőrségnél, alkalmazni kellett, hogy szét tudjuk választani a két tömeget. Nem volt közöttük tíz méternél több. A budapesti főkapitány utólag meg akarta tiltani a demonstrációt, amikor már megkezdődött a tüntetés. Mi, az ORFK felülbíráltuk, és azt mondtuk, biztosítani fogjuk. Hála Istennek, sikerült igen jelentős rendőri erőt kivezényelni a tüntetők közé, és azon kívül, hogy futballmérkőzés hangulata uralkodott a tüntetéseken, nem történt különösebb rendbontás.

– **Ön jelen volt? Folyamatosan konzultáltak a szervezőkkel?**

– Személyesen jelen voltam. Vannak kijelölt rendbiztosok, azok tartják a tüntetés szervezőivel a kapcsolatot, az irányító vezetők pedig a kormánnyal, meg a belügyminiszterrel. Fontos, hogy megjelenjen a rendőri vezető a kritikus helyeken és motiválja a rendőröket, hogy jól csinálják, tartsák fenn

a rendet. Az őrmestereknek meg a tiszthelyetteseknek ez nagyon komoly bátorítást jelent.

– **Hogyan emlékszik vissza, voltak-e kritikus pillanatok ezen a tüntetésen?**

– A hangzavar borzasztó volt. Rendkívül ellenséges tartalmú üzenetek érkeztek mindkét oldalról, egymásnak ordítottak nyomdafestéket nem tűrő szövegeket. De összecsapásra nem került sor, és ez volt a lényeg.

– **A pontonhíd felállításáról mikor született meg a döntés?**

– Vasárnap, és ez arra az esetre vonatkozott, ha hétfőig, vagyis a munkanapokra sem sikerül megoldani a helyzetet. Délelőtt ülésezett a kormány, Szabó Győző meg én voltunk az előterjesztők. Tájékoztatást adtunk a minisztereknek, a kormánynak. Hála Istennek, nem marasztalták el a szervezetet, pedig számítottunk rá. A Horváth Balázs vezette kormányülésen nem volt semmiféle szemrehányás.

Spontaneitás és civilek

– **Ön szakmailag elképzelhetőnek tartja, hogy egy ilyen országos kiterjedésű blokád spontán módon, ilyen rövid időn belül kialakuljon?**

– A budapesti spontán módon alakult ki. A taxisok a rádióhálózatukon keresztül szervezték meg azután, hogy bejelentették a benzinár drasztikus felemelését. Egy ilyen CB-rádióhálózat elegendő ennek a megszervezésére. Ezt követően fejlődött országos mozgalommá. A mi információink szerint nem volt benne puccs vagy politika. Később vitték bele a politikát. Bár én nem akarok hosszan erről beszélni, de egyértelmű, hogy a kormánnyal szemben álló politikai erők hasznát akarták húzni a blokádból. Szerintem a polgári engedetlenségre ezért épült rá a politika. A különböző állami és önkormányzati vezetők nem álltak ki a kormány mellett, pedig törekény volt még a demokrácia, nem sokkal jártunk a rendszerváltozás után. Én azt gondolom, hogy nemzeti egységet kellett volna tanúsítani. Meg kellett volna egyezni, hogy lehet-e csökkenteni a benzinárat, ki tárgyaljon a tüntetőkkel, és ennek megfelelően egységes álláspontot kialakítani, mert az országnak és Budapestnek működnie kell. Azt nem lehet, hogy elfoglalnak mindent, meghal a város, nem tudnak az emberek munkába menni, tanintézetek kongnak üresen.

– Elterjedt az országban a taxisblokád kapcsán az is, hogy III/III-asok szervezték. Ezzel az információval nem tudtunk mit kezdeni. Próbáltuk

megnyugtadni a kormány illetékeseit is, hogy mi is szerzünk információkat, és a visszajelzéseink alapján egy III/III-assal sem találkoztunk. Kértük, hogy a titkosszolgálatokon keresztül is szerezzenek információt. Egyszerűen valóban a taxisok voltak a szervezők. Horváth Pál, a taxisok vezetője is be lett hívva hozzánk a törzsbe, vele voltunk kapcsolatban, őt tájékoztattuk, az elképzeléseket, a rendőrségi beavatkozással kapcsolatos alternatívákat neki elmondtuk, ő ezekkel tisztában volt. Tudatosan tettük ezt, hogy felkészüljenek arra, hogy a rendőrség akár bevetésre is kerülhet.

– **Szabó Győző szemlélete mennyire érvényesült?**

– Nagyon nehéz helyzetben volt. Kemény dolog a rendőri vezetésnek döntéseket hozni. Ő meg szeretett volna a miniszterrel kapcsolatba lépni, és onnan valamilyen állásfoglalást kapni.

– **Ez lassította a döntéseket?**

– Nem gyorsította. Annyiban bennem partnerre talált, hogy én is nagyon óvatos voltam. Mondtam, hogy ha a rendszerváltozást megcsináltuk vér nélkül, sikerült a magyar rendőrséget a régi rendszerből kisebb vérvesztéssel áthozni az újba, akkor most nem követhetünk el nagy hibát.

– **Említette, hogy az országos rendőrfőkapitányi pozíciót egy civil kapta meg, mint ahogy Horváth Balázs belügyminiszter kapcsán is azt érzékelem az Ön mondandójából, hogy nem feltétlenül a legmegfelelőbb embernek tartotta az események tükrében. Én úgy érzékelem, hogy Ön egyfajta tétlenségre volt kényszerítve. Azzal együtt, hogy a szakértői feladatok, az érdemi munka tulajdonképpen továbbra is Önnél maradt, emellett volt Ön fölött két olyan személy, aki szintén csak fölfelé próbált nézni, de legfölülről se érkezett világos iránymutatás.**

– A minisztériumi vezetéssel kapcsolatban, az Antall-kormány belügyminisztereit összevetve annyit mondanék: láttam egy határozott, kitűnő vezetői tapasztalatokkal rendelkező egyént, Boross Pétert, és egy jó szándékú – nem azt mondom, hogy határozatlan –, de különösebb vezetői tapasztalatokkal nem rendelkező Horváth Balázst. Az előző rendszerben a belügyminiszter maga volt a jogszabály, a törvény. A rendőrök megszokták, hogy a szabályzat, meg a jogszabályok szerint a miniszter az Atyaisten. Ebben az esetben ez a határozott iránymutatás elmaradt: nem volt fölöttünk senki, aki ezekben a kérdésekben közvetített volna a kormánynak, vagy a kormány igényeit, elképzeléseit felénk. Látható egyébként, hogy mindkét vezető más területen kamatoztatta a képességeit. Szabó Győző is a Legfelsőbb Bíróság elnökhelyettese lett. A rendőrök hozzászoktak, hogy a felettesüknek van

rendfokozata. Szabó Győzőnek nem volt. Ez nem jelentette, hogy kisebb volt a tekintélye, de kétségtelen, hogy a rendőrök, az ezredesek meg a többi tábornok ahhoz igazodtak inkább, akik berkeken belül voltak, a csapathoz tartoztak. Ezek kétségtelenül nem könnyítették a helyzetet a kívülről érkezett vezetőknek, és örülök, hogy ez megváltozott. Lehet, hogy a nyugat-európai országokban ez kitűnően működik, de Magyarország szerintem még most sem alkalmas erre. Miután elkészült a rendőrségi törvény francia mintára, amit 1994-ben fogadtak el, volt egy olyan irányzat, amely a törvényt módosítani akarta a rendfokozatok elvételével, a fogalmazó, főfelügyelő, meg hasonló elnevezések használatával. Országos vezetői értekezletet tartottunk, és elemi volt a felháborodás. A főkapitányok követelték, hogy ez ne következzen be, ragaszkodtak a rendfokozathoz. Nagyobb a presztízse a rendfokozatnak, a civil szerep a rendőrségen belül nem vonzó.

– Nagy tanulsága a taxisblokádnak rendőrség és a rendőri vezetők számára is, hogy újra kellett gondolni a csapattevékenységet, föl kellett készülni a polgári engedetlenség kezelésére. Világossá kellett tenni, hogy kik hozhatnak meg döntéseket. Én azt javasoltam a minisztereknek, hogy nem kell mindig kormányzati, miniszteri döntés, mert jobb az, hogyha a tábornokok döntenek, és a miniszterek kivizsgálják. Abban a pillanatban, amikor a miniszter hozza meg a döntést, akkor már nincs kinek kivizsgálni, onnantól kezdve az már politika. Ezt Boross Péternél tudtuk érvényesíteni, ő tudta, hogy ha elvárásokat fogalmaz meg felénk, akkor mi tűzön-vízen át keresztülvisszük, ami belefér a jogszabályokba. Minisztereknek nem szabad rendőrségi kérdésekben döntést hozni, mert az már a politikánál, a kormánynál csapódik le: Jó döntésnél dicsérjék, rossz döntésnél pedig marasztalják el a rendőri vezetőket. Azt hiszem, hogy ez Boross Pétertől kezdve jól működött.

1994-ig, amíg Horn Gyula kormánya nem jött, folytattam a munkámat. Akkor azt mondták, hogy átálltunk 1996 végén, és felmentettek Pintér Sándorral együtt. De ez értelmezhetetlen szakmai szemmel. Ha ő lett volna a miniszterelnök, akkor őt szolgáljuk. Egy profi rendőr a mindenkori kormányt szolgálja és a rendet védi, nem a politikát.

(Az interjút készítette:
Szekér Nóra, Riba András László)

Kronológia

Budapest

Szeptember 30., október 14. – Megtartják Magyarországon az első szabad önkormányzati választást. A rendszerváltozás utáni helyhatósági választások közül az 1990-es volt az egyetlen, amelyen két fordulóban dőlt el a polgármesteri és az önkormányzati képviselői mandátumok sorsa. A mandátum és a listán megszerezhető összesített szavazatok megoszlása a kormányzó pártok vereségét hozta. (SZDSZ 37,8 százalékot, MDF 30,3 százalékot, Fidesz 23,6 százalékot, MSZP 12,7 százalékot kapott.)

Október 15–21. – Antall József látogatása az Amerikai Egyesült Államokban.

Október 19. – „Árulás: jön az 56–62 forintos benzin.” Megjelenik az első híradás az esetleges benzináremelésről a *Népszavában*.

Október 21. – A kormányülés 7. napirendi pontjaként tárgyalják a benzináremelésről szóló előterjesztést. A 65%-os áremelést megszavazzák azzal, hogy a döntést az árváltozás időpontjáig titokban kell tartani.

Október 23. – Antall József kórházba vonul.

Október 24. – Antall József nyirokcsomó műtéten esik át.

Október 24., 19.30 – A TV *Híradó* interjút közöl Kardos Antalnéval, az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium szóvivőjével, aki közli a felvetett kérdésre, hogy nem lesz benzináremelés.

Október 25. csütörtök

Délután – Benzináremelés – Sajtótájékoztató a Parlamentben.

Kardos Antalné, az Ipari és Kereskedelmi Minisztérium szóvivője bejelenti, hogy október 26-án, pénteken 00.00-kor lép életbe az a kormányhatározat, melynek értelmében a 86-os oktánszámú benzin 56, a 92-es oktánszámú 59, az ólommentes 61, a 98-as oktánszámú benzin 62 forintba kerül literenként. A gázolajok fogyasztói ára – kéntartalomtól függően – 42 és 43,50, illetve 45 forint literenként. Az intézkedés mintegy 65 százalékos fogyasztóiár-emelést eredményez az üzemanyagárak tekintetében.

16.35 – Az áremelés hírére előzetes bejelentés nélkül megkezdődik a taxisok tiltakozó gyülekezése a Dózsa György úton.

18.35 – A rendőrség részéről Batai István rendőr alezredes (BRFK) felveszi a kapcsolatot a szervezőkkel. Ekkorra már mintegy 400 taxi érkezik a helyszínre.

19.20 – A mintegy 450 járműből álló gépkocsioszlop elindul a Dózsa György út–Andrássy út–Bajcsy-Zsilinszky út–Alkotmány utca–Kossuth tér útvonalon.

19.40 – A taxisok megérkeznek a Kossuth térre.

20.25 – Siklós Csaba közlekedési, hírközlési és vízügyi miniszter megérkezik a Kossuth térre, és felszólítja a résztvevőket, hogy függeszék fel a megmozdulást, egyben jelzi, hogy a kormány már tárgyalja a kérdést. A mintegy 600 magántaxis nevében Horváth Pál, a Budapesti Taxis Ipartestület alelnöke kifejti álláspontját, miszerint a bejelentett benzináremelés már létében fenyegeti a mintegy 40 ezer magántaxist, s ezért kéri a kormányzatot, hogy vonja vissza döntését. A tüntetők egyúttal kilátásba helyezik azt is, hogy ha követeléseiket nem teljesítik, akkor az egész országra kiterjesztik demonstrációjukat. Siklós Csaba ígéretet tesz arra, hogy a pénteki rendkívüli kormányülést követően 15.00-ig választ adnak a taxisok követeléseire.

20.45 – A szervezők döntenek arról, hogy eltorlaszolják a Duna-hidak hídfőit. Az Erzsébet híd 20.45-kor, a Petőfi híd 20.53-kor, a Margit híd 20.54-kor, a Szabadság híd 20.59-kor lezárásra kerül.

21.10 – Horváth Pál taxisok kíséretében átmegy az MTV épületéhez, hogy ott olvassák be közleményüket. A kérésüket nem teljesítik.

Este – Göncz Árpád köztársasági elnök fogadja a taxisok képviselőjét, Horváth Pált.

22.30 – Rövid időre a Duna-hidak lezárását részlegesen felfüggesztik. Ezt követően a hidak lezárása folyamatos, óránként 2–3 perces feloldással.

22.50 – Túrós András rendőr vezérőrnagy, az ORFK helyettese a helyszínen ellenőrzi a demonstrációt és a biztosítást.

23.37 – A City Taxi (Budapest) diszpécserközpontja közli, hogy a taxisok országsszerte csatlakoznak a demonstrációhoz.

23.45 – Barna Sándor, Budapest rendőrfőkapitánya cáfolja azt a hírt, miszerint a rendőrök verik a taxisokat. Közli azt is a taxisokkal, hogy a rendőrségnél nincs riadókészültség.

23.55 – Az Erzsébet hídon buszok próbálnak áttörni, melynek következtében néhány személygépjármű megsérül.

Október 26. péntek

01.00 – Kőszeg Ferenc és Solt Ottília parlamenti képviselők (SZDSZ) megjelennek a tüntetők között a Kossuth téren.

01.25 – Barna Sándor egyeztet Horváth Pállal, a taxisok képviselőjével, mely szerint a taxisok szabad közlekedést biztosítanak a Lánchídon, cserébe ígéretet kapnak, hogy reggel a belügyminiszter tárgyal velük.

05.30 – A Fővinform jelentése szerint a forgalomkorlátozás a Lánchíd kivételével továbbra is fennáll Budapest hídjain.

07.00 után – A taxisok már nemcsak a hidakat, hanem a főváros legforgalmasabb csomópontjait is lezárják. Nem lehet átjutni a Nagykőrösi út és Határ út csomópontjánál, az Örs vezér térnél, az Orbán térnél, a Kosztolányi Dezső térnél, a Baross térnél, a reggeli órákban a BKV autóbuszai csak a város külső szakaszain közlekednek. A metrószerelvények két percenként követik egymást, olyan nagy a zsúfoltság, hogy nehéz lejutni a földalatti állomásokhoz.

A Ferihegyi repülőtérre a fővárosból nem lehet megközelíteni. A tüntetők csak a mentőket és az egyéb megkülönböztetett jelzést viselő, illetve az élelmiszert szállító gépkocsikat engedik közlekedni. Közel 1 000 veszteglő van a reptéren, a MÁV arra kéri a taxisokat, hogy a síneket ne torlaszolják el, mert az katasztrófához vezetne. A Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete szolidaritását fejezi ki. Az Árpád hídhoz rendőri alakulatokat vezényelnek.

08.00 – Megkezdődnek a tárgyalások a kormány tagjai, valamint az utakat elzáró magánfuvarozók képviselői között. A megbeszéléseken a kormányt Horváth Balázs belügyminiszter, Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszter, Siklós Csaba közlekedési és hírközlési miniszter képviseli. A másik oldalon Nagy Sándor, az MSZOSZ elnöke, valamint öttagú szakszervezeti küldöttség ül. Ugyancsak részt vesznek a megbeszéléseken a taxisok érdekképviselői szervezetének megbízott küldöttei.

Délelőtt – A kormány egy titkos (ún. 3000-es) határozatot hoz, amelynek értelmében a honvédség kölcsön ad a rendőrségnek személyzet nélkül olyan gépeket, melyekkel az elvontathatja a taxikat.

Göncz Árpád köztársasági elnök, mint a hadsereg főparancsnoka határozott utasítást ad ki, hogy a hadsereget és annak eszközeit nem szabad bevonni a taxis demonstráció miatt kialakult konfliktus rendezésébe. Még a nap folyamán a köztársasági elnököt felkeresi hivatalában Horváth Balázs Kónya Imrével, az MDF frakció vezetőjével, majd valamivel később Kodolányi Gyulával, a Miniszterelnöki Tanácsadó Testület vezetőjével és Szabad Györggyel, az országgyűlés elnökével, és arra kéri, ha már a kormány cselekvését megakadályozta, tegyen nyilatkozatot a televízióban és a rádióban, szólítson fel a jogellenes megmozdulások megszüntetésére, és intse nyugalomra a lakosságot. Göncz Árpád ettől elzárkózik.

10.02 – Egy személygépjármű áttöri a kordont a Margit hídon, két embert elüt mindeközben.

10.15 – A BRFK Deák téri épületében ülésezik az ORFK válságstábja. Barna Sándor rendőrfőkapitány hangsúlyozza, a lakossággal szemben semmilyen fellépést nem terveznek, csak a gépkocsik elszállítását, az utak megtisztítását szeretnék megoldani.

11.00 – Az Érdekegyeztető Tanács ülése a Munkaügyi Minisztériumban. Az Érdekegyeztető Tanács jószolgálati bizottsága közös nevezőt próbál kialakítani a munkavállalók, a munkáltatók és a kormány álláspontját illetően a kialakult helyzetben. Herczog László helyettes államtitkár az MTI-nek elmondta: a Munkaügyi Minisztérium közvetítő szerepet kíván vállalni a konfliktus rendezésében, ám a kormány nevében nem nyilatkozhat. Győri-ványi Sándor munkaügyi miniszter ugyanezt az álláspontot erősítette meg az MTI-nek adott nyilatkozatában. A szakszervezetek jelenlévő képviselőinek egyöntetű álláspontja a tanácskozás megkezdése előtt, hogy a benzináremelés elhamarkodott volt, és a mértékével sem értenek egyet.

11.02 – Patthelyzet a kormány és a taxisok közötti tárgyalásokon. Nem jön létre megállapodás a kormány és a taxisok közötti megbeszéléseken. Horváth Balázs belügyminiszter – aki Antall József távollétében kormányfői teendőket lát el – közli: déltől kezdve megkísérlik a hidakat felszabadítani, a normális közlekedési rendet helyreállítani, s ehhez megvannak a törvényes eszközeik.

Dél előtt – Barna Sándor vezérőrnagy, Budapest rendőrfőkapitánya a *Népszabadság* beszámolója szerint azt mondja, ha parancsot kap rendőrei bevetésére a tömeg ellen, azonnal lemond.

11.22 – Az ország több nagyvárosának közlekedését szinte megbénító fuvaros blokádnak híreivel kezdi nemzetközi sajtóértekezletét László Balázs kormányzóvivő, aki közli, hogy véleménye szerint a kormány nincs abban a helyzetben, hogy az üzemanyagár-emeléssel kapcsolatos intézkedését visszavonja. Ezzel kapcsolatban a környező országok tapasztalataira hivatkozik: Csehszlovákiában és Bulgáriában már korábban hasonló mértékben emelték a benzin fogyasztói árát. Ami a fuvaros blokádnak jogi megítélését illeti, a kormányzóvivő úgy vélekedik, hogy a taxisok akciójukkal megszegték a gyűlékezési jog előírásait, amikor demonstrációjukat nem jelentették be 72 órával előbb, és a közlekedés rendjét aránytalanul nagy mértékben akadályozták.

11.30 – Barna Sándor rendőrkapitány telefonon kéri a belügyminisztert, vonja vissza a rendőrségi alakulatokat.

11.50 – Szabad György, az Országgyűlés elnöke, sajtótájékoztatóján elmondja, hogy a rendkívüli körülmények ellenére az Országgyűlés programja az alkotmányos menetrendnek megfelelően alakul, azaz megtartják az október 29–30-ra tervezett ülést. A kialakult helyzettel kapcsolatban hangsúlyozza, hogy azok, akik az utcán keresik a problémák megoldását, fel fogják ismerni, hogy minden politikai kérdés rendezésére Magyarországon alkotmányos lehetőségek vannak.

12.00 – Megbénul a déli órákra a határforgalom a szovjet határszakasz kivételével.

12.13 – Bár továbbra sem sikerül megállapodni a kormánynak és a fuvarozók képviselőinek, az előzetes bejelentés ellenére nem kezdik meg pénteken 12.00-kor a hidak megtisztítását, közli Horváth Balázs belügyminiszter a Magyar Távirati Iroda munkatársának. Visszavonják az Árpád hídhoz reggel kivezényelt rendőri alakulatokat is.

A taxisok nevében tárgyaló Horváth Pál és Barcsai Jenő arról számolnak be, hogy továbbra is azt szeretnék, hogy a kormány a hétfői megbeszélésig függessze fel a jelenlegi benzinárakat. Ebben az esetben vállalják, hogy 3 óra alatt helyreállítják a normális forgalmi rendet az országban. A kormány azonban erről hallani sem akar, így a taxisok nem vállalják a felelősséget a következményekért.

14.50 – Függessze fel a kormány a benzinár emeléséről hozott intézkedést – e javaslatot vitte magával Győri-ványi Sándor munkaügyi miniszter az

Érdekegyeztető Tanács jószolgálati bizottságának üléséről a kormányülésre. A Munkaügyi Minisztériumban a Jószolgálati Bizottság ülésével párhuzamosan tárgyalások folynak a taxisok képviselőivel is, amelyet Szabó Tamás, a minisztérium politikai államtitkára vezet a kormány részéről. Szabó Tamás néhány percig részt vesz a bizottság ülésén, s arra kéri a jelenlévőket, hogy politikai felelősségük tudatában segítsék a jelenlegi válságból való kijutást. Elmondja: a kormány jelenleg nincs abban a helyzetben, hogy a benzinár emeléséről szóló döntését felfüggeszse. Szabó Tamással a jelen lévő munkavállalói és munkáltatói képviselők megállapodtak abban, hogy pénteken este 8 órakor ismét összeül az Érdekegyeztető Tanács jószolgálati bizottsága a kérdés megtárgyalására, a helyzet reális ismeretében.

15.45 – „Rend vagy káosz.” A péntek délutáni kormányülést megelőzően Horváth Balázs belügyminiszter nyilatkozatot ad a Magyar Távirati Irodának, a Magyar Rádiónak, a Magyar Televíziónak, melyben igyekszik megmagyarázni, hogy a kormány miért nem hozta előbb nyilvánosságra a benzináremelést, és miért ilyen nagyarányú az emelés. Elmondja, hogy a kormány nem számított arra, hogy ilyen ellenállásba ütközik. A nyilatkozat szerint felállításra került 3 válságstáb a helyzet kezelésére. Ezek közül az egyik az érdekegyeztetés problémáit igyekszik megoldani a szakszervezetekkel közösen, vezetője Szabó Tamás munkaügyi államtitkár. A konfliktus globális megoldására a nemzetbiztonsági kabinet és a gazdasági tárca képviselőiből alakítanak válságstábot. Az energiagondok kezelésére pedig Bogár László NGKM-államtitkár vezetésével hoznak létre munkacsoportot. Horváth Balázs közli, hogy a kormány nem kíván erőszakhoz folyamodni, és a rendőrség munkatársait is felhívta, hogy tanúsítsanak toleranciát, ám igen nehéz ezt megvalósítani, mivel kirakatbetörésekre, vasúti sínek eltorlaszolására is sor került, és az ország légiközlekedését is a megbénulás fenyegeti. A kormány álláspontja változatlan: az elkerülhetetlen áremelést nem vonják vissza, ám megvizsgálják, mit tehet a konfliktus megoldása érdekében a kormány, amennyiben hétfő délutánra a taxisok és fuvarozók képviselői reális elképzeléseket nyújtanak át. Szükséges azonban, hogy addig is felszabadítsák a lezárt utakat és hidakat, s így az országban az élet normalizálódhassék.

16.45 – Barna Sándor, Budapest rendőrfőkapitánya kijelenti Göncz Árpáddal folytatott megbeszélését követően, hogy a budapesti rendőrség nem fog erőszakot alkalmazni. Hozzáteszi, hogy a köztársasági elnököt is tájékoztatta erről. Elmondása szerint, ami Budapesten történik, az nem rendőrségi és

közlekedési, hanem politikai problémát jelez, és a rendőrség továbbra is csak az alapvető közlekedési lehetőségeket igyekszik biztosítani, és azt, hogy a mentők, a tűzoltók és a többi közszolgálati jármű eljusson céljához.

16.54 – Felelőtlen akciónak minősíti Bod Péter Ákos ipar és kereskedelmi miniszter a taxisok viselkedését sajtótájékoztatóján. A taxisok akcióját illegitimnek tekinti.

A késő délutáni órákban – Budapest több pontján röpcédulák jelennek meg, amelyek készítői „felhívják a magyar gyárat, üzemek, vállalatok és intézmények dolgozóit, hogy máától, október 26-tól lépjenek általános sztrájkba. Mindaddig, amíg a kormány vissza nem vonja a benzináremelését.” A felhívás alatt „A parlamenti tüntetők” megnevezés szerepel aláírásként, ám megfigyelők szerint kétséges, hogy a fuvarozó-demonstráció Parlament előtt tartózkodó tagjaitól származna a szöveg, hiszen a tiltakozók képviselői számos nyilatkozatukban szögezték le, hogy nem akarják tovább radikalizálni a helyzetet.

17.15 – **A Magyar Televízió Ablak** című műsorában beolvassák Göncz Árpád nyilatkozatát.

17.45 – Hatpárti egyeztetések folynak Göncz Árpád parlamenti szobájában.

18.05 – A szabad demokraták vezetőinek helyzetértékelése. A kormány sem a gazdasági válsággal, sem a társadalom elégedetlenségével nem tud mit kezdeni – jelenti ki Kis János. A történetek világosan bizonyították, hogy a kormánynak egyáltalán nincs kapcsolata a társadalommal, és nem érzékeli az ország hangulatát. Ráadásul elkövette azt a bűnös hibát, hogy a demonstrációkra első reakcióként erőszakkal fenyegetőzött. Mindebből a szabad demokraták elnöke azt a következtetést vonta le, hogy a jelenlegi kabinet nem alkalmas az ország további vezetésére. A helyzetről Pető Iván úgy vélekedik, hogy vagy az áremelés visszavonása, vagy a kormány átalakítása, esetleg egy teljesen új kabinet felállítása lehet megoldás.

Az esti órákban – Göncz Árpád Barna Sándorral együtt kocsin végiglátogatja az útzárat. A főkapitány a hidaknál kiszállva megnyugtatja a taxistákat, hogy nem fog erőszakot alkalmazni.

19.00 – Fidesz-nyilatkozat. „A minden előzetes ígéretnek ellentmondó drasztikus kormányintézkedés a benzinárak emeléséről súlyos helyzetet teremtett az országban. Az Antall-kormány hivatali idejének hatodik hónapjában válságos helyzetbe sodorta az országot és önmagát.”

19.08 – Az MDF Országos Elnökségének nyilatkozata. Az Elnökség nyilatkozatában a válságos helyzet kialakulásában elismeri a kormány felelősségét, mivel az intézkedéseit nem kellő egyeztetés után hozta meg. A benzináremelést azonban elkerülhetetlennek tartják a magyar gazdaság talpon maradása érdekében. Ugyanakkor elfogadhatatlannak tartják a taxisok és fuvarozók akcióját, miszerint néhány óra alatt megszállták az ország stratégiai pontjait, és megbénították az ország vérkeringését. Az MDF elnöksége, ahogy a kormány is, a jogállamiság és a törvényesség talaján áll.

19.11 – A Magyarországi Szociáldemokrata Párt egy nemzeti összefogásra épülő, széles parlamenti többséggel rendelkező koalíciós kormány megalakítására hív fel, egyben szolidaritását fejezi ki a benzináremelés ellen fellépő szervezett megmozdulások résztvevőivel.

19.14 – Független Rendőrszakszervezet állásfoglalása. A benzináremelés következtében csaknem az egész ország területén konfliktus-helyzet alakult ki. A Független Rendőrszakszervezet kinyilvánítja, hogy a demonstrációban résztvevőkkel érzelmileg azonosul. A lakosság érdekében azonban szükségesnek tartják, hogy a rendőrség mindent elkövessen a közrend, közbiztonság fenntartásáért. Jelen állapotok kialakulásáért a felelősség a döntéshozókat terheli. Bízna abban, hogy a konfliktus tárgyalások útján feloldható.

20.30 – Rabár Ferenc pénzügyminiszter és Szabó Tamás, a Munkaügyi Minisztérium politikai államtitkára tárgyalóasztalhoz ül fuvarozó vállalkozók képviselőivel. A taxisok több képviselője hangsúlyozza: követelik, hogy a kormány hétfőig állítsa vissza a korábbi üzemanyagárakat, tegyen intézkedéseket a felvásárlás megakadályozására. Ezek után, a jövő hét elején megkezdhető érdekegyeztető tárgyalásokon lehetségesnek tartják a 65 százalékos helyetti 50 százalékos áremelést.

21.20 – A BKV a tömegközlekedés biztosítása érdekében megduplázza a metrójáratokat, és megszervezi az autóbuszok és villamosok éjszakai közlekedését.

Késő este – Göncz Árpád köztársasági elnök beszél a tévében, az áremelés felfüggesztését javasolja a kormánynak, és ennek függvényében kéri a taxisokat a blokádbahagyására.

23.15 – A kormány és a taxisok közötti tárgyaláson szünetet tartanak, hogy a kormány képviselői – delegációjuk időközben kiegészült Siklós Csaba

közlekedési, hírközlési és vízügyi, valamint Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszterrel – megtárgyalják a köztársasági elnök álláspontját. A tárgyalást rövid szünet után a kormány és a taxisok képviselői folytatják.

Október 27. szombat

01.00 – A kormány és a magánfuvarozók képviselői ideiglenes megállapodást kötnek, melynek értelmében a fuvarozók képviselői a blokádbelfüggesztésére szólítják fel társaikat. A vasárnapi tárgyalásoktól teszik függővé, hogy folytatják-e demonstrációjukat.

06.57 – A megállapodásnak nincs eredménye, a Teherfuvarozók Budapesti Ipartestületének válságstábjában a fővárosban és vidéken is a blokádbfenntartására szólít fel.

09.57 – Barna Sándor bejelenti, hogy a rend helyreállításának terve elkészült. A fő cél a gépkocsik elszállítása, az utak megtisztítása. A lakossággal szemben semmilyen fellépés nincs tervben.

Délelőtt – Megkezdik kétnapos frakcióülésüket a Fehér Házban a Magyar Demokrata Fórum országgyűlési képviselőcsoportjának tagjai, akik a blokádbellenére eljutottak a helyszínre, 165 képviselőből 110-en.

12.10 – A kormány várja a taxisok küldötteit. A kormány újra kinyilvánítja, hogy a fennálló alkotmány és a hatályos törvények alapján továbbra is tárgyalásos úton kívánja rendezni az előállt helyzetet. Ehhez elengedhetetlen, hogy a kormány az akcióban résztvevők olyan képviselőivel tárgyaljon, akik rendelkeznek a megállapodáshoz és annak végrehajtásához szükséges felhatalmazással. A kormány ennek érdekében várja az ilyen felhatalmazással rendelkező küldöttség mielőbbi megjelenését a Munkaügyi Minisztériumban.

14.07 – A köztársasági elnök sajtóirodája közli, hogy Göncz Árpád korábbi szándékától eltérően nem kezdeményezi az Országgyűlés rendkívüli ülésének összehívását, tekintettel a kormány és a magánfuvarozók közötti tárgyalásokra.

15.00 – A taxisok demonstrációját elítélő tüntetés kezdődik a Kossuth téren. Horváth Balázs belügyminiszter nyugalomra és békés elvonulásra inti a mintegy 500 fős tömeget. A Magyar Televízió épülete előtt a kormánypárti

tüntető szónokai tiltakozásukat fejezik ki az ellen, hogy a nemrégiben kivívott magyar alkotmányos demokráciában egy szűk kisebbség önös érdekei védelmében egy egész ország életét megbénítja.

15.05 – Ausztria benzinszállítmányokat ajánl fel Magyarországnak azonnali segítségként.

17.51 – A Külügyminisztérium azzal a felhívással fordul az üzemanyagár-emelés elleni demonstráció résztvevőihöz, hogy haladéktalanul tegyék lehetővé a hazánkban rekedt külföldiek akadálytalan távozását az országból.

19.18 – Nincs rendkívüli állapot, hangsúlyozza Verebély Imre, a Belügyminisztérium közigazgatási államtitkára. Írásban kéri az ország polgármestereit, hogy a rendőrfőkapitányokkal együtt kezdjék meg a tárgyalásokat az utakat elzáró fuvarozókkal, hogy amíg a politikai tárgyalások folynak, állítsák helyre a települések normális életfeltételeit.

20.02 – Demszky Gábor főpolgármester-jelölt nyilatkozatában kéri a kerületeket, hogy ne foglalkozzanak az önkormányzat hatáskörét meghaladó politikai ügyekkel.

21.59 – MDF-frakció: Göncz túllépte hatáskörét. Kónya Imre és Csengey Dénes ismerteti az MDF parlamenti képviselőcsoportja álláspontját, miszerint támogatják a kormány törekvéseit. Az MDF-frakció úgy ítéli meg, hogy Göncz Árpád köztársasági elnök péntek esti nyilatkozatával túllépte hatáskörét, mert azonosult a blokáddal, anélkül hogy a közrend fenntartására szólította volna fel a demonstrálókat. Kónya Imre hangsúlyozza, hogy a blokad-akció nem a jog, hanem a jogtalanság talaján áll, és különben sem sztrájkról, hanem teljességgel törvénytelen és jogellenes megmozdulásról van szó.

22.28 – Megállapodás. Megállapodik a kormány és a fuvarozók képviselőinek tárgyaló-küldöttsége. „Azt kérjük a taxisoktól és valamennyi bariádön lévő honfitársunktól, hogy menjen haza és pihenje ki magát. A tárgyalások további folytatását magunkra vállaljuk, bármilyen nehéz is lesz az” – mondja Horváth Pál, a fuvarozók képviselőinek nevében. A közösen megalkotott közlemény szövege a következő: A kormány szigorúan tartja magát a törvényes rendhez, és kifejezi tárgyalási és megegyezési szándékát. A kormány kinyilvánítja, hogy a benzinár-növekedés kapcsán ki-
robbant törvénytelen demonstrációt nem tartja elfogadhatónak. Az 1990.

október 28-án megtartandó Érdekegyeztető Tanács ülése elé olyan megoldást terjeszt, amely a jelenleg megállapított érvényes fogyasztói árak mellett – meghatározott mértékben – kedvezményes üzemanyag-vásárlást tesz lehetővé magyar gépkocsitulajdonosok számára. Reális lehetőséget lát literenként 10-12 forintos kedvezményre, illetve kompenzációra, szakmai tárgyalások során megállapítandó mennyiségi keretek között. A nyugodt érdekegyeztetésnek azonban feltétele, hogy az útelzárások az egész országban megszűnjenek.

Éjfélkor az előzetes megállapodás alapján Szabó Győző országos rendőrfőkapitány a torlaszok lebontására szólít fel. A kormány és a fuvarozók képviselőinek tárgyaló-küldöttsége közötti megállapodásra tekintettel hangsúlyozza, hogy amennyiben a torlaszokat a tiltakozók nem szüntetik meg, a rendőrség a rendelkezésre álló törvényes eszközök alkalmazásával jár el velük szemben. Szabó Győző a televízió *Napzártá* című műsorában elmondja, hogy az éjszaka folyamán figyelemmel kísérik és segíteni kívánják a tiltakozók hazatérését, a járművek eltávolítását. Kérdésre válaszolva elmondja azt is, hogy egyelőre erőszakkal nem lépnek fel a rendőrök a demonstrációban résztvevőkkel szemben.

Október 28. vasárnap

01.18 – Nem változik a helyzet a kormány és a fuvarozók közös nyilatkozatának közzétételét követően sem: országszerte maradnak az úttorlaszok. Sőt, helyenként rosszabbodik a helyzet az éjszakai órákra.

03.00 – A taxis válságstáb a torlaszok megnyitására szólít fel.

04.00 – A fővárosi hidakon – Árpád és Margit híd kivételével – egy-egy sávon megindul a forgalom.

06.13 – A televízió nyilvános, élő adásban közvetítse a kormány illetékeseinek és a taxisoknak vasárnap délből kezdődő újabb tárgyalását. Egyebek közt ezt követelik a taxisok. A City Taxi ügyelete az MTI kérdésére elmondja, hogy miután a kormány lépéseket tett a benzinár-kérdés megoldása érdekében, ezért a taxisok enyhítettek a blokádon, hogy maguk részéről ily módon fejezzék ki jószándékukat.

9 órára – Az országban mindenütt feloldják az „aktív benzinblokádot”. A kivezető utakon azonban még működnek az úgynevezett „passzív blokádok”, azaz a sofőrök a helyszínen maradtak.

09.00 – Összeülnek a taxisok képviselői, hogy egyeztessék álláspontjukat a déli órákban kezdődő országos érdekegyeztető tanács ülése előtt.

10.33 – Az SZDSZ nyilatkozata. „A benzináremelés által kiváltott politikai válság döntő pontjához érkezett. Itt az utolsó pillanat, amikor még mód van a tárgyalásos rendezésre. Holnap már csak a karhatalmi erőszak vagy a zűrzavar között lehet választani” – hangzik a Szabad Demokraták Szövetsége ügyvivői testületének nyilatkozata.

12.00 – Megkezdődik az Érdekegyeztető Tanács ülése, amelyet a fuvarozók kérésére a televízió élő adásban közvetít. A kormányt Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszter és Rabár Ferenc pénzügyminiszter, a munkavállalókat Forgács Pál, a Szakszervezeti Kerekasztal elnöke, illetve Nagy Sándor MSZOSZ-elnök, a munkaadókat pedig Palotás János, a Vállalkozók Országos Szövetségének elnöke képviseli.

14.00 – Állampolgári kezdeményezésre, melyhez csatlakozik az MDF, az Ifjúsági Demokrata Fórum és a Bajcsy-Zsilinszky Társaság is, tüntetés kezdődik a taxisok ellen, illetve a kormány mellett. Útvonaluk: MTV – Nádor utca – Parlament – Margit híd – Bem rakpart – Batthyány tér (itt nagygyűlést tartanak) – Clark Ádám tér – Lánchíd – Roosevelt tér – Munkaügyi Minisztérium. Ide érkeznek az áremelés ellen tüntetők is. 20 órára a tüntetők és ellentüntetők elhagyják a helyszínt. A tüntetőkhez Für Lajos honvédelmi és Horváth Balázs belügyminiszter is szól. A Magyar Televízió előtt Lezsák Sándor adja át Antall József üdvözlését, majd arról szól, hogy aki ma eltorlaszolja az utakat, az a jövőbe vezető utat állja el. A Margit hídon, melynek pesti és budai hídfőjénél sok taxi, személy- és teherautó áll, békésen vonul át a tömeg, amely résztvevőinek száma 10-20 ezer közé esik. A tüntetők azzal fejezik be demonstrációjukat, hogy hétfőn 18 órakor ismét összegyűlnek a Kossuth téren.

17.39 – Teherfuvarozók Budapesti Ipartestületének közleménye. A teherfuvarozók válságstábja felszólítja a Magyar Demokrata Fórum budapesti központi és kerületi csoportjait, hogy a benzináremelés mellett tüntető tagjaik és szimpatizánsaik lehetőleg tartózkodjanak az általunk szervezett békés demonstrációban szervezett teherfuvarozók és taxisok és a lakosság

provokálásától. Tudjuk, hogy szándékuk egyértelmű. Azt szeretnék, hogy az érdekegyeztető tárgyalásokon résztvevő kormányzati küldöttség halogató taktikája következtében nyert idő alatt tagjainkat az útlezárások visszaállítása kényszerítene, s így a megbeszélések megszakítását kierőszakolná.

18.38 – A szocialisták szerint a Parlamentnek kell döntenie. A Magyar Szocialista Párt eredeti tervének megfelelően és a rendkívüli helyzet ellenére megtartja országos tanácskozását, amely a közelgő kongresszus előkészítésével foglalkozik. A párt ezúttal is megerősíti korábbi álláspontját, amely szerint a benzináremelés mértéke és bevezetésének módja elfogadhatatlan. Horn Gyula pártelnök a vasárnap megtartott sajtótájékoztatón hangsúlyozza: talán az MSZP az egyetlen ellenzéki párt, amely nem követelte a kormány lemondását abból kiindulva, hogy az nem oldja meg a helyzetet. Az MSZP egyébként úgy véli, hogy a megoldást a parlamentnek kell megtalálnia, ebből következően hétfőn a plenáris ülésen az MSZP akár önállóan, akár a vitában résztvevőként kifejti e kérdéssel álláspontját. Az MSZP álláspontja, hogy mindenkinek, így Göncz Árpád köztársasági elnöknek is joga és kötelessége volt javaslatot tenni a helyzet megoldására. Visszautasítja viszont a felelősségre vonás bármilyen formáját bármely párt állásfoglalásáért, magatartásáért. Ez ugyanis beláthatatlan következménnyel járna Horn Gyula meglátása szerint.

19.37 – Érdekegyeztető Tanács – kormánydeklaráció. A jelenlegi benzináraknál 12 forinttal olcsóbban árusítják az üzemanyagot jövő szombat éjfélig, s ezalatt az idő alatt a Parlament elé terjesztik elfogadásra az üzemanyagárak liberalizálására vonatkozó törvénytervezetet – jelenti be az Érdekegyeztető Tanács szünetében tartott rendkívüli kormányülésen elfogadott nyilatkozatot ismertette Bod Péter Ákos ipari és kereskedelmi miniszter. Ha azonban szombat éjfélig az Országgyűlés nem hoz döntést – folytatja –, akkor automatikusan visszaáll a jelenlegi árszínvonal. Hozzáteszi azt is, hogy a megoldásra csak akkor van lehetőség, ha a fogyasztók szigorúan korlátozzák üzemanyag-vásárlásaikat, és az országban haladéktalanul helyreáll a rend, a működőképesség. Amennyiben az önkorlátozás nem vezet eredményre, a készletek szűkössége esetén e hat nap alatt is mennyiségi korlátozó intézkedéseket vezethet be a kormány.

20.31 – Érdekegyeztető Tanács – munkáltatók-munkavállalók deklarációja. A munkavállalók és a munkáltatók együttes válaszát ismerteti Palotás

János a kormány deklarációjára. Eszerint felismerve, hogy az átállás technikai előkészítése időt vesz igénybe, tudomásul veszik, hogy a követeléstől eltérően 24 órával később, hétfőn éjféltől kerül bevezetésre az üzemanyag 12 forintos csökkentése. Ugyanakkor nem tartják világosnak azt a megfogalmazást, amely szerint a kormány a csökkentett árat szombat éjfélig, tehát meghatározott időpontig javasolja fenntartani. Ezzel pressziót gyakorolnak az Országgyűlésre, amelyet a munkavállalók és a munkáltatók nem fogadnak el. Ugyanakkor támogatják azt a kezdeményezést, hogy a parlament sürgősséggel tárgyalja meg a kérdést. Az a bejelentés pedig, hogy hat nap múlva visszaáll a mostani benzinár, jelentős felvásárlási akciót indítana el. A kormánynak deklarálni kell, hogy az árcsökkentés mindaddig fennmarad, amíg a parlament az új törvényt meghozza. A két tárgyalófél fontosnak tartja annak deklarálását is, hogy a tüntetésben résztvevők se társadalmilag, se jogilag nem kerülnek hátrányos helyzetbe.

21.20 – a *TV-Híradó* bemondja a megegyezést.

21.55 – Az OKGT szerint: nem kell tartani felvásárlástól – 5-7 napi készlettel rendelkezik az ország. Elegendő, 5-7 napi készlettel rendelkezik az ország, így nem kell tartani attól, hogy fennakadás lesz a benzin- és tüzelőanyag-elátásban – mondja Zsengellér István, az Országos Kőolaj- és Gázipari Tröszt vezérigazgatója az MTI-nek, azt követően, hogy körvonalaódik a megállapodás a kormány, a munkáltatók és a munkavállalók között.

23 óra – A megegyezés hírére országszerte megkezdik a blokádnak megszüntetését.

23.53 – Antall József helyzetértékelése – a „pizsamás interjú”. Antall József miniszterelnök nyilatkozatot ad betegszobájában a televízióknak az országban kialakult helyzetről, a válságot megoldó kompromisszumról. Mindenekelőtt kijelenti, hogy bár az Érdekegyeztető Tanácsban született megállapodás pontos szövegét még nem ismeri, de azonosul a kormánya által aláírt dokumentumban foglaltakkal. A kialakult válságos helyzet bekövetkeztében elismeri a kormány felelősségét a tekintetben, hogy a benzináremelés bejelentésével összefüggő előkészítő munkában hibákat követtek el. Antall József végezetül a betegszobából is azt kéri, hogy a megállapodás ismeretében az utcákról térjen mindenki haza. Ígéretet tesz arra, hogy a kormány nem kezd semmiféle eljárást az általa polgári engedetlenségi mozgalomnak nevezett akcióban résztvevőkkel szemben.

Október 29. hétfő

00.00 – mindenütt megindul a forgalom.

06.00 – **Helyreáll a közúti közlekedés általános rendje.** Az október 29-i országgyűlési napon napirend előtt szó esik a „taxisblokádnak” eseményeiről, mely során mind a kormány, mind a frakciók képviselői értékelik a lezajlott folyamatokat.

18.02 – Az Érdekegyeztető Tanács vasárnapi ülésén született megállapodás értelmében a kormány meghozza az új – 12 forinttal csökkentett – üzemanyagárakkal kapcsolatos intézkedéseket. A három kormányrendeletet kommentálva László Balázs szóvivő elmondja, hogy a most kiadott rendeletek csak arra az átmeneti időszakra vonatkoznak, amíg – a Parlament által meghozandó törvénymódosítás értelmében – liberalizálják az üzemanyagok árát és forgalmazását.

Vidék

Október 25. csütörtök

A benzináremelés elleni tiltakozásul 800 debreceni taxis megbénítja a hajdú-bihari megyeszékhely forgalmát este fél 9-től éjfélig. Az összes debreceni taxivállalkozás képviselői úgy döntenek, hogy az éjfélig tartó demonstrációjukat pénteken reggel fél 6-tól újra kezdik, s ezzel gyakorlatilag megbénítják a 220 ezres nagyváros reggeli csúcsforgalmát. Az ország más nagyvárosaiban és a nyugati határátkelőhelyek közül háromban is ugyancsak megbénul a forgalom. Szombathelyen, Pécsen, Debrecenben, Miskolcon, Székesfehérváron, Békéscsabán, Szegeden a taxisok lezárják a főútvonalakat, a városokba csak a „kertek alatt” lehet bejutni.

Miskolcon 22 órára lincshangulat alakul ki. A Kilián lakótelepen lévő benzinkutat ugyanis ekkor zárják le több ezer várakozó autós előtt. A kútkezelőket, akik ellen az ingerült várakozók haragja fordult, csupán a rendőrök tudják megvédeni. Éjfélkor lezárják a belváros legnagyobb kútját, a Vologda lakótelepi Shell töltőállomást is, hogy átállítsák az órákat. Itt a több kilométer hosszúságban három irányból várakozó gépkocsik ezrei egyszerre szólatatják meg a kürtjeiket, követelve a kiszolgálást, hangoztatva, hogy addig nem távoznak, amíg fel nem töltik tankjaikat.

Október 26. péntek

Debrecenben csaknem teljesen megbénul reggel a forgalom, a taxisok fél 6-tól folytatják az éjszaka megkezdett demonstrációjukat. Akciójuk nyomán leáll a menetrendszerű autóbusz- és villamosközlekedés. A tervek szerint reggel 8 óráig tartott volna a debreceni demonstráció, néhány perccel 8 óra előtt azonban elterjed a hír, hogy a fővárosban megbeszélés kezdődött a kormány illetékesei és a taxisok képviselői között. A tiltakozók ezért úgy döntenek, nem szüntetik meg az úttorlaszokat mindaddig, amíg benzinár-ügyben kedvező hírek nem érkeznek Budapestről. Az ország nagyobb városainak többségében is megbénul a forgalom a reggeli órákra.

A főváros környékén a bevezető útvonalak közül a 70-es út érdi szakaszára magánfuvarozók, taxisok, illetve munkagép tulajdonosok vonulnak ki járműveikkel, és rövid idő alatt teljesen megbénítják a forgalmat. Hasonló helyzet alakul ki a Szentendrre vezető 11-es út egyes szakaszain.

Békésben már éjfélkor megkezdődik a taxisok forgalomlassító akciója. Négy száz magán- és személyfuvarozó péntek reggelre lezárja a városokból kivezető utakat, csak a mentőket és a tűzoltókat engedik át, illetve óránként 5-10 percre megnyitják a torlaszokat. Csatlakozik a taxisok megmozdulásához Békésben a kisiparosok érdekvédelmi szervezete, a KIOSZ is, és több helyen a nagyüzemi gazdaságok mezőgazdasági erőgépei is részt vesznek az utak elzárásában.

A szolnoki Tisza-hídon is leáll a forgalom reggelre a taxisok és a teherfuvarozók demonstrációjának következtében. A városban teljes a csend, minden kocsit áll, a nagy forgalmú 4-es úton Abonyig ér a kocsisor a kora reggeli órákra.

Bács-Kiskun megye nagyvárosaiban a taxisok és a tiltakozó akcióhoz csatlakozók szinte teljesen megbénítják a távolsági forgalmat. Kecskemét valamennyi főútját lezárják. A benzináremelés ellen tiltakozók demonstrációjának következtében a megyeszékhely mind a négy bevezető útja előtt kilométeres hosszúságban sorakoznak a járművek. Kiskunfélegyházán a Szeged felőli közlekedést, Kalocsán, Kiskunhalason egy-egy főutat zárnak el, Baján a Duna-híd forgalmát bénítják meg. A tiltakozó mozgalmat szervezők csak a megkülönböztetett jelzéssel haladó járműveket engedik át.

Székesfehérvárott a közlekedési ipartestület kezdeményezésére reggel 6 órától 400 taxis és 400 teherfuvarozó zárja le a közlekedési csomópontokat.

Tatabánya hermetikusan lezárásra kerül. Nemcsak a főútvonalakon, hanem a város belső utcáin is leáll a forgalom, és a tömegközlekedés – a Vértess-Volán – autóbuszait sem engedik ki a végállomásokról.

Lezárásra kerül a város minden bevezető útvonala Kaposvárott, és ugyanez a helyzet Salgótarjánban is. Mindkét városban áll a közlekedés. Csak a megkülönböztető jelzéseket használó járműveket engedik át a tiltakozók az Eger határában emelt úttorlaszokon, és a belvárosban is nagy a torlódás. Áll a forgalom Gyöngyösön a 3-as számú főközlekedési út városon áthaladó szakaszán is.

Szegeden is megbénul a forgalom délelőttre, a városba vezető főutakat taxisok, magánfuvarozók, kistermelők torlaszolják el. Csak a megkülönböztetett jelzésű járművek közlekedhetnek szabadon. A belvárosban is torlaszok akadályozzák a közlekedést. A nagykorúton az Elektromos Szolgáltató Szövetkezet dolgozói állítják keresztbe gépjárműveiket. A tüntetők Horváth Balázs belügyminiszter nyilatkozatát a megmozdulásról felháborodottan utasítják vissza.

Nyíregyházán is tiltakoznak a taxisok a benzináremelés ellen. Hajnali ötkor lezárják a megyeszékhely főközlekedési útjainak ki- és bevezető szakaszát. A szabolcsi megyeszékhely tömegközlekedése, illetve az autóbuszok helyközi járatai az utak elzárása miatt akadoznak.

Szombathelyen nemcsak a város kapui vannak eltorlaszolva, hanem a belső forgalmi centrumok is. A taxisok és az egyéb fuvarozók mintegy 5-600-an együtt hajtják végre akciójukat. A vasi megyeszékhely autóbuszforgalma csak reggel 6 óráig működött zökkenőmentesen, mintegy 68 vidéki járat vesztegel az utakon, a helyi járatok pedig csak nagy nehézséggel tudnak közlekedni.

Miskolc reggelre teljesen megbénul. A dolgozók nem jutnak el a munkahelyeikre, hivatalokba, az utazni szándékozók a pályaudvarokra, ugyanis a taxisok a város valamennyi csomópontját eltorlaszolják járműveikkel. Nem járnak a villamosok és autóbuszok sem. Teljes a káosz, mindenféle jelzőlámpa és forgalomirányító tábla tiltásait, illetve jelzéseit figyelmen kívül hagyják a járművek vezetői, lánc- és vaskorlátokat szakítottak át a céljukhoz sürgősen eljutni kívánók. A taxisokhoz több más magánjármű is csatlakozik, és velük együtt követelik a benzináremelés azonnali visszavonását. Út akadályoknál csupán a szirénázó mentőket, tűzoltókat és rendőröket engedik át.

Az utóbbiak teljesen eredménytelenül kísérleteznek a forgalmi rend helyreállításával.

Pénteken reggel 8 órától tiltakozó akcióba lép Nagykanizsa három magántaxi-szolgáltatának közel nyolcvan tagja. Elállják a város összes ki- és bevezető útvonalát, és csatlakozik hozzájuk a tehertaxisok és a teherautóval rendelkező magánfuvarosok jelentős része is. Csak az egészségügyi szolgálat, a mentők, tűzoltók és a rendőrség járművei, valamint az élelmiszer és élőállat szállítmányok előtt nyitják meg a gépkocsi-zárat.

Pécs közlekedését is péntek reggel 6 órától gyakorlatilag teljesen megbénítja a taxisok benzinár-emelés elleni tiltakozó akciója. A városba be-, illetve onnan kivezető valamennyi fontosabb útvonal csomópontját taxisok, illetve magánfuvarozók járművei torlaszolja el, a főútvonalak városba vezető torkolatainál kilométer hosszúságú gépkocsi-sorok vesztegelnek. A városi busz közlekedés is leáll, mert a város egyes mellékútjain is megakadályozzák a folyamatos közlekedést a taxisok, akik csak a mentőket, tűzoltókat, a napi élelmiszereket szállító járműveket engedik át az úttorlaszokon. Baranya megye és Pécs város vezetői tárgyalásokat kezdenek a tiltakozó magánfuvarozókkal és megalakul a megyei válságstáb is.

Lezárják a taxisok a Szekszárdon átvezető egyetlen főútvonalat, csak a megkülönböztető jelzést használó járműveket engedik át. A városban belül a forgalom zavartalan.

Székesfehérváron a rendőrség védi meg a sztrájkolókat a várost megkerülő zámolyi kereszteződésnél, ahol az útlezárás miatt feldühödött jugoszláv autósok kőzáport zúdítottak az ott veszteglő személyfuvarozókra.

Siófok térségében három forgalmas helyen zárják le az M-7-es autópályát és a csatlakozó útvonalakat a helyi magánfuvarozók. A sóstói és a zamárdi csomópontnál, valamint a 65-ös Szekszárd-Siófoki út és az autópálya kereszteződésénél mintegy háromszáz taxi, magánteherautó és autóbusz tartja fenn a blokádot. A megkülönböztetett járműveken kívül a közüzemi és közszolgáltató, valamint az élelmiszerszállító gépkocsik számára szabad utat biztosítanak.

A Balaton déli partján Boglárlelle és Fonyód térségében is lezárják a M-7-es főutat a helybeli magánfuvarozó és személyszállító kisiparosok.

Székesfehérvárott 22.15 órától 30 percre ismét rést nyitnak a várost lezáró blokádon, hogy a délutáni műszakból hazatérőket szállító autóbuszokat

átengedjék. A városban estére a ki- és bevezető utak mentén már csak néhány gépkocsiból álló torlasz akadályozta a továbbutazást.

Pécssett még este is új blokádot alakítanak ki, de ezeken már átengedik a távolsági és helyközi járatok autóbuszait, és a helyi tömegközlekedés is megindul. A nagyobb üzletek este 8 óráig meghosszabbítják nyitva tartásukat és árusítják a kenyérgyárakból nagy késéssel érkező friss pékárut. Hasonló kereskedelmi akciókról érkeznek jelentések az ország más vidékeiről is.

A Vöröskereszt az országban sok helyen tart egész éjszaka ügyeletet és nyújt segítséget az utakon veszteglőknek.

Az egyes határátkelőhelyeken helyi megegyezés szerint a demonstrálók általában óránként 5-10 percre megnyitják az útzárat. A határátkelőhelyek közelében nyolc helyen telepítettek útzárat: Komárom, Rábfüzes, Letenye, Röske, Nagylak, Gyula, Biharkeresztes, Sátorajáújhely.

Október 27. szombat

Általános a vélemény a tiltakozók körében, hogy akciójukat mindaddig nem fejezik be, amíg a kormány a benzináremelést vissza nem vonja, illetve fel nem függeszti. Ennek megfelelően a taxisok és a teherfuvarozók szinte valamennyi nagyobb vidéki városban is fenntartják blokádjukat.

Tóth Tibor, a debreceni taxisok szóvivője elmondja, hogy demonstrációjukat mindaddig nem fejezik be, amíg a kormány a hétfői tárgyalásokig nem függeszti fel az üzemanyagár-emelést.

Palotás Istvánnak, a Tempo Taxi szegedi vezetőségi tagjának véleménye, hogy a demonstrációt mindaddig nem szüntetik meg Szegeden, amíg a kormány a taxisok, a nép által elfogadható kompromisszumot nem köt a sztrájkolókkal. Azt elképzelhetetlennek tartják, hogy a lakosság akár hosszan tartó demonstráció esetén is ellenük forduljon.

Rákóczi Ferenc, a sztrájkoló szolnoki taxisok és teherfuvarozók képviselője szerint csak abban az esetben szüntetnék meg a 4-es számú főutat, illetve a szolnoki Tisza-hidat érintő blokádot, ha a kormány 50 forint körüli összegre csökkentené a csütörtökön életbe lépett benzinárakat.

Kamecz István, a miskolci demonstrációt szervező 10 miskolci taxi társaság szóvivője kifejezi azt a véleményüket, hogy a kormány részéről az elfogadható ajánlat az lenne, ha az üzemanyag ára nem a világpiaci árakhoz, hanem a hazai jövedelmekhez alkalmazkodna.

Öt egri taxis társaság képviselőjében Sóskuti László nyilatkozik, miszerint elfogadható megoldásnak csak a benzináremelés felfüggesztését tartják, ebben az esetben egy órán belül feloldják a Heves megyei székhely forgalmi blokádját. Tartanak attól, hogy a demonstráció elhúzódása esetén a közhangulat ellenük fordulhat, éppen ezért a tüntetés kezdetétől fogva szervezetten együttműködnek a városi képviselőtestülettel, és a körülményekhez képest mindent megtesznek az alapellátás biztosítása érdekében.

Máté Péter fuvarozó, a szekszárdi demonstráció szervezőinek nevében kifejezi, hogy szándékuk szerint mindaddig blokádot tartanak a megyeszékhelyre bevezető összes utat, amíg a kormány teljes egészében vissza nem vonja a benzináremelést.

Október 28. vasárnap

Nem változik a helyzet a kormány és a fuvarozók közös nyilatkozatának közzétételét követően sem, országsszerte maradnak az úttorlaszok. Sőt, helyenként rosszabbodik a helyzet az éjszakai órákra.

Székesfehérvárott például a blokádot tartók egy része a tárgyalásokat eredménytelennek ítélve úgy dönt, hogy az eddiginél is szorosabbra zárja a gyűrűt a város körül, s egyetlen gépkocsit sem enged át az általa ellenőrzött kereszteződéseken.

Újabb tehergépkocsikkal erősítik meg éjszaka a blokádot a 3-as számú főközlekedési úton Füzesabony térségében, ahol a 33-as utat a 3-as úttal összekötő vasúti felüljáróhíd lezárása részlegesen megbénítja az Alföld és az északi országrészek közötti forgalmat.

Éjfél előtt Lippai Pál, Szeged polgármestere levélben hívja fel Horváth Balázs belügyminiszter figyelmét a városban kialakult már-már polgárháborús helyzetre, amit az idézett elő, hogy a román és a jugoszláv határról beáramló nagyszámú kamion és busz lezárta az utakat, és nem sikerült a város kiürítése.

A külföldiek és a helyi lakosság között kiéleződött az ellentét. „A kormány tagjainak nyilatkozataival ellentétben itt már régen nem a taxisok, hanem az egész lakosság ügyéről van szó, az ország belső biztonsága forog kockán – írja a polgármester, nyomatékosan kérve az azonnali intézkedést. Haladéktalanul le kell állítani a befelé irányuló forgalmat. Azonnal függeszték fel a benzináremelést, haladéktalanul hívják össze a rendkívüli Országgyűlést. Tárják fel a drasztikus áremelés okát, és állapítsák meg a felelősséget az ezt közvetlenül megelőző téves tájékoztatásokért, az érdekeltekkel való egyeztetés elmulasztásáért – követeli a polgármester.

A kormány és a tiltakozók közötti megegyezés hírére országsszerte megkezdik a blokádot megszüntetését. Éjfél után mindenhol megindul a forgalom.

Október 29-én, hétfőn 6 órára helyreáll a közúti közlekedés általános rendje az egész országban.

(Készítette: Juhász Pintér Pál)

Bibliográfia

1990. október

A kormány szombat esti ajánlata, Beszélő, 1990. 10. 28. 1.

A kormányt visszafordították, Éjjeltől olcsóbb a drága benzin – de meddig?
Kurir, 1990. 10. 29. 1.

ALBERT, *Mozgó vonatból kiugrani*, Kurir, 1990. 10. 29. 5.

A legmélyebb válság a választások óta, Hogyan látják külföldön? Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 2.

A miskolciak megtanultak gyalogni, Népszava, 1990. 10. 27. 4.

A Munkáspárt /MSZMP/ ügyvezető titkárságának nyilatkozata, Szabadság, 1990. 10. 26. 1.

ANTALL József, *A taxisblokádnak válságának tanulságairól és az alkotmányos parlamenti rendszer jelentőségéről* = *Antall József országgyűlési beszédei, 1990–1993*, szerk. PÁLMÁNY Béla, Budapest, Athenaeum Nyomda, 1994, 117–119.

A rendőrség már demokratikus... Esti Kurir, 1990. 10. 29. 1.

A tárgyalás, Az Érdekegyeztető Tanács és a kormány közti tárgyalás jegyzőkönyve, 1990. 10. 28. = *Blokád (avagy kocsisor Kelettől Nyugatig)*, Szerk. Szakonyi Péter, Budapest, Haas & Singer Könyvkiadó, 1990, 116–181.

Az MDF jogi bizottságának szakvéleménye, Beszélő, 1990. 10. 28. 6.

BALOGH Ernő, *A következtetések évadja elé*, Népszabadság, 1990. 10. 30. 7.

BALÓ György, *Telefonbeszélgetés Szabó Győzővel, éjjel fél egykor*, TV2 Napzárta, 1990. 10. 28. = *Blokád...*, 96–100.

BARIC Imre, *Izzó Árpád híd*, Kurir, 1990. 10. 27. 3.

- BAYER Zsolt, *A győztesek szomorúsága*, Esti Kurir, 1990. 10. 29. 1.
- BAYER Zsolt, *Párbeszéd*, Kurir, 1990. 10. 29. 5.
- BÁNKI András, *Bénult*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 5.
- BÁRSONY, *Kónya Imre a vezérlőben*, Esti Hírlap, 1990. 10. 29. 1.
- BENCSEK András, *Blokád*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 27. 3.
- BENCSEK András, *Érdekek csatája*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 3.
- BENCSEK András, *Hídfoglalók, Ha elmegy egy taxi, beáll egy másik*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 4.
- BENCSEK András, *Diadal*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 3.
- BÍRÓ Zoltán: *Lehetnek személycserék*, Népszava, 1990. 10. 29. 5.
- BODOR Pál (DIURNUS), *Tisztelettel, Tőkés Lászlóhoz*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 30. 4.
- BOR, *Sajátos válasz*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 3.
- BORENICH Péter, *Maga egyetért ezzel az akcióval? A legkényelmesebb megoldás: az áremelés*, 168 Óra, 1990. 10. 30. 5–6.
- BUDAI János, *Másutt már csökken, nálunk emelkedik a benzin ára*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 26. 3.
- BUDAI János, *Szembenézés*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 27. 2.
- CALLMEYER Ferenc, *Tiltakozás 1990. október eseményei ellen*, Magyar Rádió Vasárnapi Újság, 1990. 10. 28. = *A Magyar Rádió a taxi-csata napjaiban*, Mihancsik Zsófia, Mozgó Világ, 1991/1, 87–88.
- CZIBOR Valéria, *CB-rádió – revolver*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 7.
- CSÁSZÁR NAGY László, *Blokád*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 1.
- CSERI István, *Göncz Árpád illetékessége*, Kurir, 1990. 10. 29. 5.
- CS. FARKAS, HAJDUSKA, POGÁNY, R. Gy., *Benzin után a gázolaj is...*, *Ha elindul az árhullám*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 20. 1., 3.
- CSURKA István, *Álljunk meg és számoljunk!* Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.

- CSURKA István, *Pincérmemzet?* Magyar Rádió Vasárnapi Újság, 1990. 10. 28. = M. Zs. 1991, 88–89.
- DÉSI János, *Mi az esélye a nagykoalíciónak? Ellenzéki frakcióvezetők véleménye*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 31. 3.
- D. HORVÁTH Gábor, *Skizofrén állapot, Most nem az MDF a fontos*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 6.
- DKGY, *Hiába kapnak parancsot*, Kurir, 1990. 10. 27. 2.
- DKGY, *Hogy van, Rabár úr?* Esti Kurir, 1990. 10. 29. 3.
- D. L., *A chilei változat*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 2.
- Drága benzin éjszakája, Breake, breake! – sistergett az éter*, Esti Hírlap, 1990. 10. 26. 12.
- EGRESSY Zoltán, *Az erőszak nem megoldás, Demszky Gábor a válságról*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 3.
- „*Elhamarkodott bosszú*”, Kurir, 1990. 10. 29. 4.
- Eljött a döntés pillanata, Hajnalban megnyílt a torlasz*, Esti Hírlap, 1990. 10. 28. 2.
- ENYEDI NAGY Mihály, *Erőpróba után*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 3.
- ENYEDI NAGY Mihály, *A torlászépítők büntethetősége, Közkegyelmi törvényre van szükség*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 31. 1., 3.
- ENYEDI NAGY Mihály, *Ellenanyag*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 31. 3.
- EÖRSI István, *Szégyen*, Népszabadság, 1990. 10. 31. 7.
- FEKETE Zoltán, SOMOGYI Gábor, *Nem kell terror!* Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 2.
- FELEDY Péter, *A „pizsamás” interjú* = ANTALL József, *Modell és valóság II.*, Budapest, Athenaeum Nyomda Rt., 1994, 442–452.
- Feszülő indulatok*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 1.
- FÉNYI Tibor, *Mi lesz itt?* Beszélő, 1990. 10. 28. 3.
- F. HAVAS Gábor, NAGY W. András, *Öreg házunk vasárnap este 9-10 között*, Beszélő, 1990. 10. 28. 7.

FIEDLER Anna Mária, *Milyen hatásai lesznek a liberalizációs törvénynek? Nem luxusadó az adótartalom*, Esti Hírlap, 1990. 10. 31. 3.

Fővárosi hídhelyzet, Esti Hírlap, 1990. 10. 28. 1., 3.

FURUCZ Zoltán, Árulás: jön az 56–62 forintos benzin, Nem rémhír, Népszava, 1990. 10. 19. 1., 5.

GÁBOSSY Éva, *Benzint küldünk Ausztriába?* Kurir, 1990. 10. 29. 1.

GÁBOSSY Éva, *Az istenáldotta (verte?) benzin*, Kurir, 1990. 10. 30. 1.

GÁDOR Iván, *Méltatlan!* Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 3.

GÁDOR Iván, *Nyitány*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 31. 5.

GERGELY László, „A népet ellenünk hangolták”, Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 2.

G. S., *Baló, a mágus*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 9.

GYARMATI Dezső, *Sorsfordító pillanatban*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 31. 5.

Gy. D., *Megbékélést várnak a diplomaták*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 2.

GYÉMÁNT Mariann, *Perbeszéd a párbeszédért, Hogy ne az indulatok vegyék át a hatalmat*, Esti Hírlap, 1990. 10. 29. 3.

HANTHY Kinga, *Ha jön egy jel...* Magyar Nemzet, 1990. 10. 30. 7.

HOLLÓS János, *A sértett félnek ereje van, Nem elég a legitimitás*, 168 Óra, 1990. 10. 30. 7.

HORTOBÁGYI Zoltán, *A taxisok éjszakája*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 27. 4.

HORTOBÁGYI Zoltán, *A szolnoki Tisza-híd lezárva, Két holland kamion ellenblokádot szervezett*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 4.

IGLÓI NAGY István, *Ki vigyáz Petire?* Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 4.

Inga, Népszava, 1990. 10. 24. 1.

KAKUK György, „Megdöbbsentem”, Kurir, 1990. 10. 27. 5.

KAKUK György, *A hír igaz, csak nem úgy, Éjszaka az Árpád hídnál*, Kurir, 1990. 10. 29. 3.

KAMARÁS Péter, *Az aggodalom hangjai*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 5.

KEREKES András, *Sokoldalú félreértések áldozatai vagyunk, A krónika szerkesztőségének állásfoglalása*, Magyar Rádió, Krónika, 1990. 10. 26. = M. Zs., 1991, 74.

KERTÉSZ Péter, *Mostantól a tartálykocsik is dupla áron tankolnak, Akiket meg se kérdeztek*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 27. 3.

KERTÉSZ Péter, „A rokonszenvtüntetést nem az MDF szervezte”, *Politikai ábécé*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 2.

KÉRI Tamás, *Lehiggadva*, Népszava, 1990. 10. 30. 3.

K. F., *Önblokád*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 3.

KIS Zoltán, *Nyugtalan (ló)erők a Kossuth téren*, Kurir, 1990. 10. 27. 3.

KIS Zoltán, *Brékó*, Esti Kurir, 1990. 10. 31. 3.

K. J. T., *Ne legyen békétlenség, erőszak, Egyházi vezetők társadalmi meg egyezést sürgetnek*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 4.

KOCSI Ilona, *Benzinrejtvény*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 25. 3.

KOCSI Ilona, *Sokk*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 27. 5.

KONRÁD György, *A második figyelmeztetés, Október 27-én este*, Beszélő, 1990. 10. 28. 8.

KOZMA Judit, *Bepörgő spirál?* Népszabadság, 1990. 10. 26. 3.

KOZMA Judit, *Torlaszok*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 7.

KÖNCZÖL Csaba, „Tűsz-ország”, Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 2.

KÖR Pál, *Beszédfoszlányok*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 27. 5.

KÖVESDI, *Ez van. De ezt kell szeretni?! Kurir*, 1990. 10. 29. 3.

KŐSZEG Ferenc (?), *Mire megjelenünk*, Beszélő, 1990. 10. 28. 3.

KŐSZEG Ferenc (?), *Zápolya népe*, Beszélő, 1990. 10. 28. 6.

KŐSZEGI Ferenc, *Növekvő elégedetlenség, Király Zoltán a nemzeti egységkormány megalakítása mellett*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 5.

KŐSZEGI Ferenc, *Ez még csak a kezdet? A taxisok szerint a magyar nép támogatta a blokádot*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 7.

- KRISTÓF Attila, *Egy korty tea*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 31. 5.
- LADÁNYI Zsuzsa, *Tudósítás Szegedről*, Magyar Rádió Vasárnapi Újság, 1990. 10. 28. = M. Zs., 1991, 86.
- LAKATOS Mária, *Rabár Ferenc: A puffer átmenetivé vált*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 4.
- LANGMÁR Ferenc, *Hazárdjáték a költségvetéssel, A kormány titkos számlája*, Beszélő, 1990. 10. 28. 2.
- LANGMÁR Ferenc, *Az ellenzék a söpredék mellé állt, „Kijövünk a sodrunkból”*, Beszélő, 1990. 10. 28. 4.
- LANGMÁR Ferenc, *Lehetőségek – blokád után*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 30. 3.
- LÁZÁR István, *Amikor*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 7.
- LÁZÁR István, *Talpra magyar... Népszabadság*, 1990. 10. 30. 3.
- L. LÁSZLÓ János, *Érdekkérdés, Ahogy a szakszervezetek látják*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 7.
- L. LÁSZLÓ János, *Négy kérdés, három ellenzéki képviselőhöz, Számít-e kormányválságra?* Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 1., 3.
- L. LÁSZLÓ János, *Keressük a szelepet! Hol törhet ki a gazdaság?* Pesti Hírlap, 1990. 10. 31. 2.
- LOVAS Zoltán, *Válság*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 27. 3.
- LOVAS Zoltán, *Leltár*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 4.
- LŐCSEI Gabriella, *Drámai hét vége*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 31. 4.
- Második rendszerváltás*, Népszava, 1990. 10. 29. 5.
- MEGAY László, *Hét végi történelem*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 30. 4.
- Megbukott*, Népszava, 1990. 10. 27. 1.
- Megegyezést!* Esti Hírlap, 1990. 10. 28. 1.
- Megszűnik vagy szigorodik az útelzárás? A „magányos blokád” – fejszével*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 6.
- MOLNÁR László, *Csak politikai megoldás képzelhető el, Nagykoalíció nem, nemzeti megmentés kormánya igen*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 6.

- MOLNÁR László, *Megjósolható volt az őszi válság? Válaszol Ágh Attila politológus*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 2.
- MOLNÁR László, *Helyesli vagy sem a taxisok akcióját? Készül a Közvélemény-Kutató Intézet felmérése*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 31. 2.
- MUZSLAI Zoltán, *Képek, szavak és az aláírás*, Mai Nap, 1990. 10. 29. 4.
- NAGY, *Jegyrendszer vagy áremelés, Tízszer annyi, mint a szovjet olaj*, Esti Hírlap, 1990. 10. 27. 2.
- Nagy Ferenc József: Puccskísérlet*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.
- Nem csak az országcímer!* Népszava, 1990. 10. 27. 4.
- O. KOVÁCS Attila, *A Vállalkozók Pártja szerint szakértőkből álló válságkormány kellene*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 4.
- ORBÁN Viktor, *A társadalom feje felett politizálnak*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.
- ORBÁN Viktor, *A kormány félrevezette a közvéleményt*, Beszélő, 1990. 11. 03. 15. (Eredetileg elhangzott: Az Országgyűlés 1990. október 29-ei ülésén.)
- OROSZ József, *Interjú a taxis válságstáb egyik vezetőjével*, Magyar Rádió, Szombat Reggel, 1990. 10. 27. = M. Zs., 1991, 74–75.
- OROSZ József, *Kiépített hadállások*, Magyar Rádió, Szombat Késő esti Krónika, 1990. 10. 27. = M. Zs., 1991, 76.
- PALOTÁS János, *Levél a belügyminiszternek = Magyarország politikai évkönyve*, Szerk. KURTÁN Sándor, SÁNDOR Péter, VASS László, Budapest, Ökonomie Alapítvány–Economix Rt., 1991. 743–744. (Eredetileg: 1990. 10. 26.)
- PALOTÁS János, *Újabb javaslatunk = Magyarország politikai évkönyve*, 745. (Eredetileg: 1990. 10. 27.)
- PAPP Emília, *Zárás előtti pánik*, Beszélő, 1990. 10. 28. 2.
- Pártok a válságról*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 7.
- PETŐ Iván, *Erős, alulról építkező érdekvédelmi szervezeteket*, Beszélő, 1990. 11. 03. 14. (Eredetileg elhangzott: Az Országgyűlés 1990. október 29-ei ülésén.)
- PÜNKÖSTI Árpád, *Taxival a nagykoalícióba?* Népszabadság, 1990. 10. 27. 3.

- PÜNKÖSTI Árpád, *Zabigyerek*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 7.
- RAB László, *Antall József magányossága*, Népszabadság, 1990. 10. 30. 7.
- RÁKOS József, *Kővé vált benzin*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 3.
- RÉZ Kata, „*Antall káéfté*” és „*taxis terroristák*”, Mai Nap, 1990. 10. 29. 5.
- R. J. (?), *Szökés*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 7.
- Román kormánynyilatkozat*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 6.
- Rossz álom*, Népszava, 1990. 10. 26. 1.
- RÓBERT László, *Híradás*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 3.
- R. Zs. (?), *Benzinkacsa*, Népszabadság, 1990. 10. 30. 4.
- SAS István, *Vigyázat, robbanásveszély!* Reggeli Kurir, 1990. 10. 26.
- SÁMÁN, *Lesznek sértettek, és lesznek, akik visszaütnek, A konfliktusokat nem tudjuk elkerülni*, Népszava, 1990. 10. 30. 3.
- SEBEŐK János, *Tiszta vizet a levegőbe*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 8.
- SIPOSHEGYI Péter, *Mi nyertünk!* Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 4.
- Soha többé barikádot! Az '56-os Szövetség kiáltványa*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 30. 8.
- SOMOGYI Gábor, *Órákkal a válság után, Nem tévesztettek szerepet a rendőrök*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 30. 2.
- SÓGOR Zoltán, *Ébresztő!* Népszabadság, 1990. 10. 30. 4.
- SZABÓ, CSARNAI (?), *Keleten a helyzet változott*, Kurir, 1990. 10. 30. 5.
- SZABÓ Sándor, *Nyílt feljelentés a Magyar Köztársaság legfőbb ügyéséhez!* Pesti Hírlap, 1990. 10. 31. 12.
- SZALAY Hanna, *Stílusváltás*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 30. 5.
- Szekeres Imre: Nem sztrájk, engedetlenségi mozgalom*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.
- SZENDREI Lőrinc, *A tüntetés szervezés nélkül robbant ki*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 27. 1.

- SZENDREI Lőrinc, *Egy nap, Budapesttől Keszthelyig*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 29. 7.
- SZENDREI Lőrinc, G. L., *Ki mit mond a blokádról? Vélemények a T. Házból*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 30. 3.
- SZÉNÁSI Sándor, *A kiutat eltorlaszolták – a kormány a helyén van*, 168 Óra, 1990. 10. 30. 2–3.
- SZÉP Ildikó, *A liberalizált benzinár nem lesz magasabb a mostaninál, A forgalmazók árreése még nem szabadul fel*, Világgazdaság, 1990. 10. 30. 3.
- SZIGETHY András, *Benzinsokk*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 3.
- SZIGETHY András, *Politikai (állás)hirdetés*, Népszabadság, 1990. 10. 30. 3.
- SZILÁGYI Béla, *Már megint a benzin*, Esti Kurir, 1990. 10. 24. 1.
- SZILÁGYI Béla, *Antall jól van, mi kevésbé, Elérjük a negyvenszázalékos inflációt?* Kurir, 1990. 10. 26. 16.
- SZ. KONCZ István, *Árubőség blokád alatt*, Kurir, 1990. 10. 29. 6.
- T, *Rendőrök*, Beszélő, 1990. 10. 28. 7.
- Taxiba ült az ország*, Kurir, 1990. 10. 27. 1.
- Taxisok, fuvarozók! Igazatok van, amikor tiltakoztok a benzináremelés ellen!* Beszélő, 1990. 10. 28. 5.
- T. E. (?), *Nincs helye a mellébeszélésnek! A pszichológus véleménye*, Népszabadság, 1990. 10. 29. 5.
- THURZÓ Tibor, *Megkövetés*, Népszava, 1990. 10. 30. 5.
- Thürmer Gyula: *A kormánynak mennie kell*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.
- TÖRÖK, Anya, *én most féljek?* Népszava, 1990. 10. 27. 3.
- UNGI Mariann, *Benzinárak és tiltakozások a világban*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 27. 10.
- VAJDA János, *Állampolgári vizsga*, Népszava, 1990. 10. 29. 3.
- VERECZKEI Zoltán, *Viszonylag kis ügyből nehéz konfliktus, Ki a felelős a törtétekért?* Esti Hírlap, 1990. 10. 29. 3.
- Vélemények, ellenvélemények, Telefonon érkezett*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 6.

- V. I., *Kaposvár: Halálos baleset*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 4.
- VICSEI Károly, *Jelentés Jugoszláviából*, Magyar Rádió Vasárnapi Újság, 1990. 10. 28. = M. Zs., 1991, 90.
- VICSOTKA Mihály, *Szekérvár, 1990, Sarokba szorított ország, bénított nemzet, fáradt városok*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 1.
- VICSOTKA Mihály, *Nyugodtak, de elszántak a torlaszépítők, Kialakultak a játékszabályok*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 28. 3.
- VICSOTKA Mihály, *Hány óránk van az anarchiáig? Kicsinyes presztízscsata a tárgyaláson*, Pesti Hírlap, 1990. 10. 29. 3.
- VIRÁG, *Az úttisztítók esetében, Tévéjegyzet*, Magyar Hírlap, 1990. 10. 29. 4.
- VOSZ: *A gazdaságpolitika ellen tiltakozunk*, Népszabadság, 1990. 10. 27. 2.
- ZALA Júlia, *Nyugati árak, de milyen jövedelmek?*, Népszava, 1990. 10. 27. 3.
- ZAPPE László, *És ők mit énekeljenek?* Népszabadság, 1990. 10. 30. 7.
- ZAY László, *Megbénult az ország?*, Magyar Nemzet, 1990. 10. 27. 1.

1990. november–december

- A jog nem kapott szót, A blokád után kilépett*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 28. 4.
- ALEXA Károly, *Csíny, Hitel*, 1990/23, 2.
- A Magyar Televíziós Kamara állásfoglalása, A kritikus napok minősítése*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 08. 4.
- A MUOSZ Etikai Bizottságának állásfoglalása, A tv tevékenysége*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 23. 15.
- „Az igazságérzetünk háborog”, *Vádoljuk dr. Kis Papp Lászlót*, Népszabadság, 1990. 11. 09. 6.
- ÁGH Attila, *Vihar után, viharok előtt*, Népszabadság, 1990. 11. 02. 7.
- ÁGH Attila, *Akcióban a társadalom*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 07. 5.
- B. A., *Kádárizmus, kommunisták nélkül*, Magyar Narancs, 1990. 11. 08. 1.

- BALÁZS János, *A megállapodás mérlege*, Beszélő, 1990. 11. 03. 23.
- BALOGH Andrea, *Belharcok blokád után*, Esti Kurir, 1990. 11. 07. 6.
- BALOGH László, *Öt szál rózsza a főkapitánynak*, Dr. Barna Sándor a blokád napjairól, Esti Hírlap, 1990. 11. 05. 5.
- BAUER Tamás, *Gazdaváltás?* Beszélő, 1990. 11. 10. 3.
- BAUER Tamás, *Kormányátalakítást vagy új kormányt?* Beszélő, 1990. 12. 01. 4–5.
- BAYER József, *Engedetlenség és válságmenedzselés*, Népszabadság, 1990. 11. 03. 19.
- BÁLINT Attila, *Így látták ők*, Nagy Sándor, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetségének elnöke = Blokád... 26–28.
- BÁTYI Zoltán, *Benzinfalók*, Délvilág, 1990. 11. 01. 3.
- BECK, Ernest, *Kihívásaim – itt és ma*, Népszava, 1990. 11. 19. 5.
- BENCSIK András, *Divatba jöttünk*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 20. 3.
- BÍRÓ Lajos, KARAJÁNNISZ Manolisz, „Tisztító vihar...” *Közüvélemény-kutatás a blokádról*, Népszabadság, 1990. 11. 03. 1., 8.
- BÍRÓ Zoltán, *Az MDF fokozatosan jobbra tolódott, Kilépési nyilatkozat*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 16. 5.
- BONIFERT Mária, *A rendszerváltás éretlen gyermekei*, Élet és Irodalom, 1990. 11. 16. 6.
- BORSOS Balázs, *Kritikus hétvége*, Bécsi Napló, 1990. november–december, 1.
- BOSSÁNYI Katalin, *Átmentési akció*, Népszabadság, 1990. 11. 05. 7.
- B. Sz. J., *Csengey válasza Krassónak*, Népszabadság, 1990. 11. 23. 5.
- BUDAI János, *Mi lesz, ha felszabadulnak az olajárak? A fogyasztó védtelen marad*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 03. 9.
- BÜKY Barna, *Nyugtalanító kérdések a taxisblokád után, (1990. november 12.) = A rendszerváltástól az elitváltásig, A Szabad Európa mikrofonja előtt*, Budapest, Méry Ratio, 2013, 181–182.
- CSÁSZÁR NAGY László, *Az elit nem válaszol, Lengyel László a szerepzavarról, a sodródó gazdaságról és a bizalomhiányról*, Magyar Nemzet, 1990. 12. 23. 3.

Cs. D. büntetne, Népszava, 1990. 12. 11. 1.

CSEH Tibor, *Előszó, Éltető Lajosnak, Ludányi Andrásnak, Sass Mártonnak, ITT-OTT*, 1990 tele, 3–4.

Cselekedetek, vélemények, Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. 12. 02. 8.

CSENGEY Dénes, *Nemzeti dráma vér nélkül, Európa árva szíve, Európa durva szíve, A visszafojtott lélegzet napjai, Az első pergőtűz, Mozgó frontvonalak a ködben, Akik kevesen vannak, Lassan tisztuló arcmásunk, Az érdek váltóárama, A nagy érdekegység?* Pesti Hírlap, 1990. 11. 08–22. 5.

CSIZMADIA Ervin, *Új politikai paradigmára van szükség*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 01. 5.

CSONKA Gábor, *Egy volt előfizető véleménye*, Népszabadság, 1990. 11. 09. 6.

DEÁK András, *Kinek a padján ül Pálffy G. István?* Népszava, 1990. 11. 01. 3.

DEÁKI László, *Budapest szavahihetősége forog kockán, Tanácsok, tanulságok, következmények – a külföld szemével*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 09. 5.

DÉSI János, *Így látták ők*, Horváth Balázs belügyminiszter = Blokádnak... 17–19.

DIÓSI Pál, *Bolhát pórázon, Taxiskönyv*, [1990. október: Egy a sok közül, *Hogy érzed magad, Cucó?*], Budapest, Gondolat, 1990. 277–298.

DIÓSI Pál, *Nem kell ész, csak jogosítvány? Fuvaroskönyv*, [Jenő: A Caraván halad, *Egyedüli fegyverünk a CB-rádió volt*], Budapest, Gondolat, 1990. 252–300.

DÖRNYEI István, *Elismerés Kis Papp Lászlónak*, Népszabadság, 1990. 11. 16. 8.

Egy egyszerű polgár leveléből, Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. 12. 16. 6.

ELEK István, *Konzervatív mentalitás és elméletellenesség, Az MDF válságáról*, Pesti Hírlap, 1990. 12. 15. 5.

ENYEDI NAGY Mihály, *Mikor, mit hallgattak el? Berecz János csak saját csendjeiről nem beszél*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 03. 2.

ENYEDI NAGY Mihály, *Kérdezzük az Alkotmánybíróságot? A polgári engedtlenség határai – a pártok viszonya, Alelnöki kerekasztal I.*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 06. 8.

ENYEDI NAGY Mihály, *A Reggeli Pesti Hírlap nyilvános vitaülése a fuvaros-blokád jogi megítéléséről, Nem állampolgári engedtlenség, Közkegyelmi törvény kell*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 13–14. 8.

ENYEDI NAGY Mihály, *Tíz óra tíz perc*, Pesti Hírlap, 1990. 12. 15. 3.

EÖRSI János, *A szakítópróba, Beszélő-beszélgetés Palotás Jánossal*, Beszélő, 1990. 11. 03. 9–10.

FARKAS Zoltán, *Programínség és ínségprogram, Lopott információk*, 168 Óra, 1990. 11. 07. 6–7.

FEKETE Gy. Attila, *Miért nem fogadta el Horváth Balázs a budapesti rendőrfőkapitány lemondását? Hagyják ki a rendőrséget a politikából*, Népszabadság, 1990. 11. 10. 5.

FEKETE Zoltán, *Nemzeti intézmény lett a honvédség, Már nemcsak az ünnepi beszédekben, a gyakorlatban is*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 07. 5.

FEKETE Zoltán, *Erőszak alkalmazása és joghézagok*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 10. 5.

FENCSEK Flóra, *A Rend és a rend*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 03. 4.

F. HAVAS Gábor, *Meglett a nép!* Beszélő, 1990. 11. 03. 3.

F. HAVAS Gábor, *Négy-öt IFA összehajol, Elcsábítva és elhagyatva*, Beszélő, 1990. 11. 03. 4–5.

F. HAVAS Gábor, *Pisti a vérzivatarban, Avagy hogyan látta a Televíziós Kamará szerint a televíziós kamera a benzinháborút*, Beszélő, 1990. 11. 10. 9–10.

FODOR György, *A szóvivő szerint a kormányok véleménye a fontos, A Spiegel nem jól „tükröz”*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 07. 1., 3.

Fogcsikorgató megegyezés a tűrőképesség végső határán, De ezúttal legalább tanult a kormány? Tizenkét forint engedményt harcolt ki az ÉT a tüntetők képviselőitől, Hej, de nehéz volt engedni... az a presztízs... Reform, 1990. 11. 02. 12–13.

FORINYÁK Éva, *A Der Spiegel lesújtó kritikája, „A magyarok már nem bíznak kormányukban”*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 06. 5.

FURUCZ Zoltán, *Ingerült társadalom, Beszélgetés Lengyel Lászlóval, arról, miért nem mer egyik kormány se szembenézni a munkásokkal*, Népszava, 1990. 12. 30. 3.

GÁDOR Iván, *Leváltják?* Magyar Hírlap, 1990. 11. 07. 3.

GÁDOR Iván, *Olvasói vélemények a nehéz napokról, A blokád két oldalán*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 14. 7.

GÁTI Tibor, *Legitimációs impotenciál*, HVG, 1990. 11. 10. 67.

GYÖRGY Péter, *Video: Hermész a hídon*, Népszabadság, 1991. 01. 05. 19. (Eredetileg elhangzott: *A nyilvánosság próbája: a taxisblokád, a Nyilvánosság Klub tanácskozása*, 1990. 12. 15.)

GYÓRI Sándor, *Most sem fogunk dicshimnuszokat zengeni, Bonni beszélgetés a Spiegel vihart kavarázó cikkéről*, Népszabadság, 1990. 11. 17. 3.

GYULAVÁRI Antal, *Felfüggesztett jogállamiság*, HVG, 1990. 11. 03. 82–83.

HANDLERY György, *Weimar?* Magyar Hírlap, 1990. 11. 02. 5.

HANN Endre, LÁZÁR Guy, *A pártatlanság fokai*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 14. 1., 7.

HAVASI János, PIÓ Márta, *Ütött a taxióra*, HVG, 1990. 11. 03. 7.

HÁMOR Szilvia, *Vége a zárt ajtók mögötti kormányzásnak*, Népszabadság, 1990. 11. 01. 1., 7.

HEGYI Gyula, *Alázatot*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 03. 5.

HONTI Katalin, *A törvénytelenység törvényessége? Beszélgetés dr. Tóth Károly alkotmányjogásszal*, Népszabadság, 1990. 11. 05. 6.

HORTOBÁGYI Zoltán, *Ha bocsánatot kérnek, nem lesz feljelentés*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 03. 3.

HORVÁTH Pál, *„Szóval, ha lehet, akkor soha ne lövöldözzünk egymásra”*, Magyar Hírlap, 1991. 10. 26. 8–9. (Eredetileg elhangzott: *A nyilvánosság próbája: a taxisblokád, a Nyilvánosság Klub tanácskozása*, 1990. 12. 15.)

IGLÓDI Csaba, *Pókerarc és önuralom, A taxisblokád „erős embere” a belügy-miniszter?* Pesti Hírlap, 1990. 12. 23. 1., 5.

Így látták a válságot és az egyezséget, Telefonos közvélemény-kutatás az érdekegyeztető ülésről, Magyar Hírlap, 1990. 11. 01. 1.

Így történt... Californiai Magyarság, 1990. 11. 02. 2.

K. GYURKÓ Rita, *Érdekképviselések az érdekegyeztetésről, A benzinkonfliktus előtt és után*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 05. 4.

KAKUK György, *Így látták őket*, Orbán Viktor, a Fidesz parlamenti frakciójának vezetője = Blokád... 30–33.

KAKUK György, *Így látták őket*, Kis János, a Szabad Demokraták Szövetsége elnöke = Blokád... 38–42.

KAMARÁS Péter, *Hogyan született a Der Spiegel-cikk? A szerző Líbiában, az olvasó bizonytalanságban van*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 08. 3.

KARÁTSZON Gábor, *Sötét, olajos rongyok, Mit hozott-vitt az év?* Magyar Nemzet, 1990. 12. 30. 8.

KENEDI János, *Az „emelkedő nemzet”*, HVG, 1990. 11. 03. 82.

KÉRI Tamás, *Arányok*, Népszava, 1990. 11. 06. 3.

KIRÁLY Béla, *Nyilatkozat, Beszélő*, 1990. 11. 03. 12.

K. M., *Rabár Ferenc volt pénzügyminiszter: „A nemzetközi pénzügyi életben erősödött az ország tekintélye”, Ön mit tett az ország karácsonyfája alá?* Magyar Hírlap, 1990. 12. 23. 9.

KOCIS Györgyi, *Októberi Sajnálatos Események II. Olajválság Magyarországon*, HVG, 1990. 11. 03. 4–7.

KOLOS Tamás, *Polgári társadalmunk*, HVG, 1990. 11. 17. 66–67.

KOPÁTSY Sándor, *Az új rendszer első gazdasági sztrájkjának tanulságai, Egy álom teljesült, A szakszervezetek vizsgaeredménye*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 21–22. 8.

KOPÁTSY Sándor, *Nagykorú nép lettünk, Mit hozott – vitt az év?* Magyar Nemzet, 1990. 12. 30. 8.

KOVÁCS György, *A fuvarozók szemszögéből*, Népszabadság, 1990. 11. 16. 8.

KOVÁCS Judit, *Halló, itt vagyok!* Magyar Nemzet, 1990. 11. 01. 5.

KOZÁK Márton, *A tradicionalizmus halála?* Magyar Nemzet, 1990. 11. 29. 5.

KÖNCZÖL Csaba, *Forgószelelben*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 03. 12.

KÖRÖSÉNYI András, *Kormányozhatatlanság, vagy legitimációs válság?*

Magyar Nemzet, 1991. 01. 17. 5. (Eredetileg elhangzott: *A Magyar Politikatudományi Társaság közgyűlése*, 1990. 12. 19.)

KÓSZEG Ferenc, *Fegyelmezett mulasztás*, Beszélő, 1990. 11. 03. 15.

KÓSZEG Ferenc, *Benzinárrobbanás közgazdászszemmel*, Beszélgetés Tardos Mártonnal, Beszélő, 1990. 11. 03. 25.

Krassó perli Csengeyt, Kurir, 1990. 12. 29. 1–2.

KRISTÓF Attila, *Méltóságot, önbizalmat, emberi életet kíván Antall József 1990 karácsonyán*, Magyar Nemzet, 1990. 12. 23. 5.

KRUPPA Géza, *Óvakodjunk az elvont közgazdasági modellektől*, Szelényi Iván a taxisblokádnak üzenetéről, Esti Hírlap, 1990. 11. 06. 4.

KUKORELLI István, *Stílus és erkölcs*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 15. 5.

KUKORELLI István, *A kormányzás alapjai*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 20. 5.

KULCSÁR Anna, *Még a blokádnak idején ellopták a taxiskamara elnökének kocsiját*, Esti Hírlap, 1990. 11. 09. 12.

KULIN Ferenc, *Levél a Magyar Televízió elnökének*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 16. 11.

KUNSZABÓ Ferenc, *Maradj velünk! Hetvenkét órás napló*, Napóra, 1990/11, 3–8.

LANG, Kirsty, *Azt hittük, minden rendben*, Népszava, 1990. 11. 05. 3.

LÁNG Zsuzsa, *A nyilvánosság vizsgálja: a taxisblokádnak Mottó: Egy formálódó demokráciában nemcsak az ellenzék, hanem a kritikus sajtó pozíciója is jelzi a szabadság fokát*, Népszabadság, 1990. 11. 17. 8.

LÁSZLÓ Ágnes, *„Ilyen indulatokra nem számítottam...”*, Beszélgetés Siklós Csaba miniszterrel, Esti Kurir, 1990. 11. 01. 6.

LÁSZLÓ Ágnes, *Így látták őket*, Forgács Pál, a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligájának elnöke = Blokádnak... 23–25.

LÁZÁR István, *Palotást a kormányba?* Népszabadság, 1990. 11. 14. 7.

LENCSES Károly, *Polgárbarát kormány rendőrsége, A főkapitány nem térdel le*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 19. 1., 3.

LENDVAI Judit, *Rádió: Taxisok(k)*, Népszabadság, 1991. 01. 05. 18. (Eredetileg elhangzott: *A nyilvánosság próbája...*)

LENGYEL László, *Megválaszolatlan kérdések*, Magyar Hírlap, 1990. 12. 30. 4.

LUKÁCSY András, *Konfliktusok a demokrácia tanulóéveiben*, Beszélgetés Schlett István politológussal, Magyar Hírlap, 1990. 11. 10. 9.

MAGYAR László, *Bűvös háromszög öt nézőpontból*, Esti Hírlap, 1990. 11. 10. 5.

MAKRA Zoltán, *Krízisjelenségek a világgazdaságban, Magyarország kiutat keres az olajválságból*, Nemzetőr, 1990. november, 1., 8.

MÁTRAI Tibor, *Kik férnének be a hét „minősített” bunkerba? Polgári védelem – minden rászorulóé*, Esti Hírlap, 1990. 11. 15. 4.

MEGYESI Gusztáv, *Búcsú a térdzoknitól*, Élet és Irodalom, 1990. 11. 02. 1.

MIHANCsik Zsófia, *Vajon kinek a győzelme? Konszolidáció kontra forradalom*, 168 Óra, 1990. 11. 07. 8–9.

MIKLÓS Gábor, *A szolidaritás határai*, Népszabadság, 1990. 11. 03. 3.

MIKLÓS Gábor, *Az érdekek kilépnek a zárójelből, Szemtől szembe: Forgács Pál, Nagy Sándor*, Népszabadság, 1990. 11. 03. 7.

MIKLÓSSI, *Taxisok támogatása*, Nyugati Magyarság, 1990. október–december, 3.

MOLNÁR László, *Tiltakozás és emberségesség, A polgári engedetlenségnek helye van a jogállamban!, Nem szűnt meg a kölcsönös fenyegetettség! Az emberi magatartás ereje nem hanyagolható el*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 05–06. 5., 6.

MOLNÁR Pál, *Úttorlasz a hordóból?* Népszava, 1990. 11. 02. 4.

M. SZABÓ Imre, *Túléltek a nagy blokádot, A taxisok túsul ejtették az országot*, Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. 11. 11. 1–2.

NAGY Pongrác, *A benzinblokádnak mérlege, Rendkívüli helyzet, rendkívüli eszközök*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 24. 9.

NAGY W. András, *„...te szülj nekem rendet...”*, Beszélgetés a kormánypárti tüntetések egyik szervezőjével, Beszélő, 1990. 11. 03. 11–12.

NAGY W. András, *A moderátor, Beszélgetés egy taximenedzserrel*, Beszélő, 1990. 11. 10. 7–8.

Nem vagyunk egyedül, Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. 11. 25. 10.

NOVÁK Gábor, *Tüntetés a kormány mellett*, Nyugati Magyarság, 1990. október–december, 4.

NÓGRÁDI, A taxis szóvivő szerint az erőszakkal kikövetelt győzelem veszélyes is lehet, Népszava, 1990. 11. 02. 4.

Nyílt levél Róbert László úrhoz, Magyar Hírlap, 1990. 11. 01. 3.

OLÁH Zsigmond, *A nyomtatott betű hatalma, Megjegyzések a közvélemény-kutatáshoz*, Népszabadság, 1990. 11. 16. 8.

PÁRKÁNY László, *Óceánon túlról a blokádon át*, Otthon kétségbeesett szakvakkal fogadtak: túsul ejtett Magyarország, Pesti Hírlap, 1990. 11. 01. 8.

Pártszempontok uralják a Híradót? A Kamara visszautasítja a Kulin-levelet, Pesti Hírlap, 1990. 11. 19. 5.

POGONYI Lajos, TAMÁS Ervin, *Deutsch Tamás, a Fidesz képviselője: Az évtized legfurcsább éve, Pártok karácsonyfája*, Népszabadság, 1990. 12. 23. 16.

POLGÁR László, *Olajos kényszerpálya*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 06. 5.

POLGÁR, *Október*, Élet és Irodalom, 1990. 11. 09. 9.

PÜNKÖSTI Árpád, *Járt-e BPÁ a Szabadság téren?* Népszabadság, 1990. 12. 03. 4.

RÁCZ Judit, *Forgács Pali*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 10. 5.

SENNYEI László, *Blokádtávlatok*, Nyugati Magyarság, 1990. október–december, 1., 8.

SEREG András, VAJDA Péter, *Tévedésben voltak a blokád résztvevői? A legfőbb ügyész válaszol a Népszabadság kérdéseire*, Népszabadság, 1990. 11. 06. 5.

SIKLAKI István, *CB: A hír megvalósította önmagát*, Népszabadság, 1991. 01. 05. 19. (Eredetileg elhangzott: A nyilvánosság próbája...)

SIKLÓS László, *Hídő, blokád, barikád*, Harang, 1990/25, 11–13.

SOMOGYI Gábor, *Meghiúsult a bírói meghallgatás, Az őrizeti idő lejártával elengedték a gyanúsítottat*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 01. 2.

STÉPÁN Balázs, *Lépéskényszer*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 05. 5.

STÉPÁN Balázs, *Névsor*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 08. 5.

STIRLING György, *Három napra megállt az élet Magyarországon, Helyszíni tudósítás a budapesti taxi-sztrájkáról*, Californiai Magyarság, 1990. 11. 02. 1–2.

STOLMÁR G. Ilona, *Életmentő műtét*, Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. 11. 25. 6.

STOLMÁR G. Ilona, *Védőbeszéd*, Katolikus Magyarok Vasárnapja, 1990. 12. 02. 2.

SÜMEGI Noémi, *Tájékoztatásból elégtelen, A Nyilvánosság Klub és a taxisbloká*d, Pesti Hírlap, 1990. 12. 17. 4.

SZABÓ Gábor, *Oldalvágás, Érdekegyeztető Tanács*, HVG, 1990. 11. 17. 70–71.

SZABÓ György, *Hét végi levél*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 03. 10.

SZABÓ Miklós, *A jogsértéshez való jog*, Beszélő, 1990. 11. 03. 13.

SZAKONYI Péter (Szerk.), *Blokád, avagy kocsisor Kelettől Nyugatig*, Budapest, Haas & Singer Könyvkiadó, 1990.

SZALAY, *Blokádtükör*, Magyar Hírlap, 1990. 12. 17. 5.

SZÁNTÓ Jenő, *Határok*, Népszabadság, 1990. 11. 01. 5.

SZELÉNYI Iván, *Demokrácia, legitimáció és polgári engedetlenség, A választások és a benzincsata szociológiai tanulságai*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 09. 5.

SZELÉNYI Iván, *A kijózanodás esztendeje*, Népszabadság, 1990. 12. 23. 9.

SZENTE László, *Stílust vált a hatalom, „Az ellenzék felelőtlenül politizált”*, 168 Óra, 1990. 11. 07. 5–6.

SZERDAHELYI Csaba, *Tükrünk – a Der Spiegel-ügy*, Népszava, 1990. 11. 16. 3.

TAKÁCS László, *Kényszerköltéségetésről kell dönten*i, „Fájdalom nélkül újjá születés sem lehetséges”, Pesti Hírlap, 1990. 12. 30. 1., 3.

TAMÁS Pál, *A posztmodern munkásosztály harcmodora*, Élet és Irodalom, 1990. 11. 02. 3.

TAMÁS Tibor, *Így látták ők*, Dr. Barna Sándor, Budapest rendőrkapitánya = Blokád... 34–38.

- TAXNER-TÓTH Ernő, *A helyzet csapdái*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 22. 5.
- T. Gy., *Méltatlankodás*, Élet és Irodalom, 1990. 11. 16. 9.
- TÓTH János, *Taxisblokád a fuvarozók szemszögéből*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 08. 5.
- TÓTH László, *Elvesztett lehetőség, Avagy az újabb „októberi sajnálatos események” értelme*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 01. 5.
- TÓKÉS László, *Egyek legyetek*, Nyilatkozat, Magyar Nemzet, 1990. 11. 03. 4.
- TÓKÉS László, *A féltés és a segíteni akarás késztetett szólásra, Válasz Diurnusnak*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 05. 4.
- TT, *A fuvarozók forradalma: fordulópont*, Esti Hírlap, 1990. 11. 01. 10.
- T. ZSELENSKY Péter, *Benzinháború, Levél a Beszélő olvasóihoz*, Beszélő, 1990. 11. 03. 8.
- UHRIN Adrien, *A mentőket segítették a taxisok, Sem fegyvert, sem külföldieket nem szállítottak*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 07. 5.
- VARGA Csaba, *Elfuserált rendszerváltás?* Népszabadság, 1990. 11. 03. 21.
- VARGA Csaba, *Törekeny jogállamiságunk*, Magyar Nemzet, 1990. 11. 13. 4.
- VÁSÁRHELYI Mária, *Napilapok: Szerepválasztás*, Népszabadság, 1991. 01. 05. 18. (Eredetileg elhangzott: A nyilvánosság próbája...)
- V. BÁLINT Éva, *Hozzáértők előnyben? Beszélgetés Kemény Istvánnal*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 03. 9.
- VERESS Jenő, *Okosan helytállni – ez a blokádnak tanulsága, Mi a teendő, ha megáll az élet?* Esti Hírlap, 1990. 11. 12. 3.
- Vélemények a blokádról*, Pesti Hírlap, 1990. 11. 09. 10.
- VIRÁG F. Éva, *Ezentúl csak saját nevében ad tanácsot, Vitray Tamás „utolsó dobása”*, Magyar Hírlap, 1990. 11. 17. 13.
- ZÁMBÓ Enikő, *„Egy mondat a” ... taxissztrájkhoz*, 1990. november, 7.

1991–1994

- ADORJÁN, FAGGYAS Sándor, *Eörsi kazettája nem bizonyított, Horváth Balázs nyugodt*, Új Magyarország, 1993. 02. 02. 5.
- A második ütközet, Váratlan fejlemény a tömegtájékoztatás frontján*, Pesti Hírlap, 1992. 06. 11. 1.
- ANDRÁSSY Antal, KAKUK György, *Az egykori főkapitány tagadja a lehallgatást*, Népszava, 1994. 02. 04. 1., 3.
- A taxisblokádnak és a honatyák kompetenciája, Az Eörsi-felkérésre két bizottság mondott nemet*, Népszava, 1992. 06. 23. 5.
- BALÁZS Magdolna, *Hiányzó kölcsönösség*, Népszava, 1992. 02. 25. 5.
- BARTHA SZABÓ József, *A kormány megértette a taxisblokádnak üzenetét, Beszélgetés Kónya Imrével*, Népszabadság, 1991. 02. 25. 1., 7.
- BARTHA SZABÓ József, *Lyukas ernyő alatt, Beszélgetés Horváth Balázs tárca nélküli miniszterrel*, Népszabadság, 1991. 03. 07. 1., 6.
- BENCZE György, *Polgári engedetlenség középhullámon = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban, A Bibó István Szakkollégium 1991. március 9–10-i konferenciájának előadásai és vitája*, Szerk. CSAPODY Tamás, Budapest, T-Twins Kiadói és Tipográfiai Kft., 1991. 9–14.
- BENCZE György, *A polgári engedetlenség jogász szemmel. Vitahozzászólás = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 184–187.
- BENCSIK András, *Jó reggelt, Magyarország! Kérdések, fozslányok rendszerekről és váltásokról*, Pesti Hírlap, 1991. 02. 22. 5.
- BERKI Sándor, *Hiénák vagy koldusok? A budapesti taxiról*, Társadalomkutatás, 1992. január-március, 21–32.
- B.I., *Horváth Balázs: Félelmetes SZDSZ-es nézetek*, Pesti Hírlap, 1993. 01. 30. 3.
- B.I., *Hőmérő*, Népszava, 1992. 06. 12. 1.
- BIHARI Tamás, *Eörsi nem nyugszik*, Kurir, 1993. 09. 27. 5.
- BODNÁR Lajos, DEMÉNY, SÁMÁN, SCHMIDT Attila, *Alkotmánysértő-e az amnesztitörvény? Blokádbizonyítékok a tévéstudiókban*, Népszava, 1991. 02. 21. 1., 4.

BODNÁR Lajos, *Őfelsége ellenzéke*, Antall: igen, Csurka: nem, Népszava, 1991. 02. 22. 11.

BODNÁR Lajos, „Megnyerem ezt a pert!”, *Eörsi Mátyás fontolgtatja a vádat*, Magyar Nemzet, 1992. 11. 06. 5.

BOGDÁN Tibor, *A polgári engedetlenség jogász szemmel. Vitahozzászólás = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 180–184.

BOSSÁNYI Katalin, *A jog korlátozza a politikát*, *Beszélgetés Györgyi Kálmánal*, Kritika, 1992. május, 35–37.

BOSSÁNYI Katalin, *Miért lettem akcionalista? Beszélgetés Hegedűs Zsuzsa szociológussal*, Kritika, 1992. szeptember, 8–11.

BOZÓKI András, *A polgári engedetlenség eszméje és gyakorlata = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 92–100.

BOZÓKI András, KOVÁCS Éva, *A politikai pártok megnyilvánulásai a sajtóban a taxisblokádn idején*, Szociológiai Szemle, 1991/1, 109–126.

BOZÓKI András, *Demokraták a demokrácia ellen? Tiltakozó mozgalmak Magyarországon az 1990-es választások után*, Korunk, 1992/10, 52–61.

CZAKÓ Gábor, *A gyűlölet eskalációja, Levél a szerkesztőhöz*, Magyar Hírlap, 1992. 06. 23. 7.

CZENE Gábor, „Nagyon közel álltak ahhoz, hogy lövessenek”, Mai Nap, 1992. 06. 10. 5.

CSAPODY Tamás, „Polgári” engedetlenség – magyar módra = *A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 78–91.

CSENOHORSZKY Vilmos, *Válságban a magyar demokrácia*, Nemzetőr, 1990. december–1991. január, 3., 6.

CSORBA József, *Az októberi „taxisválság” kormányzati tanulságai*, Magyar Hírlap, 1991. 02. 27. 4.

CSURKA István, *Bevezető = Uő (Szerk.), Néhány gondolat és nyolc társ-gondolat*, Budapest, Magyar Fórum Könyvkiadó. 7–11.

DÁRDAI Zsuzsa, *Elmarasztalva, Eörsi Mátyás a véleménynyilvánítás szabadságáról*, Magyar Narancs, 1993. 02. 04. 4–5.

DEMÉNY, SÁMÁN, SZABÓ Iréne, *Blokád-blokk, Barna: Nem akarok hazudni!* Népszava, 1991. 02. 22. 1., 4.

D.J., Sz.Sz., *Horváth-Eörsi-vita*, Magyar Hírlap, 1992. 06. 15. 3.

DONNERT Károly, *Aki nem kér a közkegyelemből, Nyílt levél az Országgyűléshez a részemre (is) oly nagy lelkűen megajánlott közkegyelem ügyében*, Népszava, 1991. 02. 23. 7.

Egyre keményebb a harc, *Két képviselő a följelentésről*, Pesti Hírlap, 1992. 06. 11. 3.

ENYEDI NAGY Mihály, *Bölcsességhiány*, Pesti Hírlap, 1991. 02. 20. 4.

Eörsi kontra Horváth, Népszabadság, 1992. 06. 15. 4.

FALÓ, Légy a tejben, Új Magyarország, 1992. 06. 19. 5.

FAZEKAS Valéria, *A szavak hitele*, Hajdú-Bihari Napló, 1992. 06. 12. 3.

F. O., *Szolgálati titkok kazettán*, Kurir, 1994. 01. 25. 5.

GÁDOR Iván, „...én pedig polgári lakosságra nem lövetek”, *Exkluzív interjú Barna Sándor nyugalmazott rendőr-főkapitánnyal*, Magyar Hírlap, 1991. 03. 09. 1., 4.

HALMAI Gábor, *Engedetlenség – morál – jog = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 136–139.

H. Á., *Nem hiszem, hogy bocsánatot kellene kérnem, A legliberálisabban, Igen*, 1993/21.

H. B., *Mit fontolgtatott Horváth Balázs?* Új Magyarország, 1993. 10. 01. 5.

HORVÁTH, Eörsi Mátyás *rovót kapott, A főügyész nyelvtanórája*, Népszava, 1993. 01. 30. 4.

JUHÁSZ Gábor, *Perben, kormányban, Megsértett hatóságok*, HVG, 1992. 07. 11. 76–78.

JUHÁSZ Gábor, *A vád titokzatos tárgya, Fordulat az Eörsi-ügyben?* HVG, 1992. 11. 21. 76–78.

JUSZT László, *Horváth kontra Eörsi, A per valódi tétje*, 168 Óra, 1993. 02. 09. 22.

KAPITÁNY Ágnes, KAPITÁNY Gábor, *Politikai szimbólumok = Magyarország politikai évkönyve*, Szerk. KURTÁN Sándor, SÁNDOR Péter, VASS László, Budapest, Ökonómia Alapítvány-Economix Rt., 1991. 234–241.

KARCAGI László, *Visszavágó*, Népszabadság, 1991. 01. 07. 4.

KÉRI J. Tibor, *Palotás: a kormány sokszor hibázott*, Népszabadság, 1991. 02. 20. 4.

KÉRI J. Tibor, *A tömegbe lövetést tiltja a jogszabály! – mondja Horváth Balázs*, Népszabadság, 1992. 06. 17. 4.

KÉRI László, *Összeomlás után*, [A kormány a kritikák kereszttüzeiben. Az utolsó három hónap – és az első három komoly erőpróba; Pártok főszerepben. A taxisblokádnak és fogadtatása], Budapest, Kossuth Könyvkiadó, 1991. 57–64., 94–96.

KISS Endre, *Korforduló az átalakulásban, E két év alatt...* Magyar Nemzet, 1992. 11. 20. 6.

KIS Zoltán (?), *Hőemelkedés az Eörsi-ügyben*, Kurir, 1992. 06. 12. 8.

KIS Zoltán, *Felmentő ítélet*, Kurir, 1992. 12. 02. 1., 7.

KIS Zoltán, *III/III-as puccskísérlet?* Kurir, 1993. 02. 02. 6.

KISS Zsolt Péter, *A taxisok hetvenvalahány órája*, Valóság, 1991. november, 68–78.

KOMORÓCZY Géza, *Törvénytörő törvényszegés*, Magyar Nemzet, 1991. 01. 10. 5.

KOVÁCS Lajos, *Új eljárás, Eörsi Mátyás bizonyíthat, Hatályon kívül helyezték az elmarasztaló és a felmentő ítéletet*, Népszabadság, 1993. 09. 29. 31.

KÓSZEG Ferenc (?), *A medve bőre, Jogerős ítélet Eörsi Mátyás perében*, Beszélő, 1993. 02. 06. 12.

KÓSZEG Ferenc, *Úrhajóink a világűrben*, Beszélgetés Palotás Jánossal, 1993. 02. 13. 8–11.

Közkegyelem – öt évre felfüggesztve? Népszava, 1991. 02. 20. 4.

K.P., *Hivatalos sértettség, Eörsi Mátyás felmentésben reménykedik*, Mai Nap, 1992. 06. 19. 5.

KUKORELLI István, *A jogállamon innen és túl = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 173–175.

KURUCZ (?), *Példaértékű ítélet? Horváth Balázs aggodalmai*, Mai Nap, 1992. 12. 02. 5.

L.K., *Törvénytörés a blokádnak mindkét oldalán*, Magyar Hírlap, 1992. 06. 12. 3.

MAJLÁTH MIKES László, *Buci bácsi, az elnök!* Magyar Hírlap, 1991. 02. 22. 4.

MÁTYÁS Győző, *A leváltott nép esete az urakkal*, Népszabadság, 1991. 03. 06. 7.

MIHANCsik Zsófia, *A Magyar Rádió a taxi-csata napjaiban*, Mozgó Világ, 1991. január, 73–95.

MIKLÓS Gábor, *Tanult ország*, Népszabadság, 1991. 01. 07. 3.

NAGY Endre, *Alkotmányon kívüli állapot és politikai erkölcs = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 164–172.

Napirenden a blokádnak szalagok, Nem a BM fülelte a belügyminisztert, Népszava, 1994. 01. 24. 1–2.

N.E., H.I., *Barna főkapitány nem kapott parancsot*, Magyar Hírlap, 1992. 06. 10. 3.

OSSKÓ Judit, *9. beszélgetés Antall Józseffal (1993. május 16.) = Uő, Antall József – Kései memoár, Publikálatlan interjúk*, Budapest, Corvina, 2013. 254–279.

PÁL Gabriella, *„Ne szavazz! Csináld magad!”*, Gondolatok a taxisblokádról, Szociológiai Szemle, 1991/1, 127–150.

PALOTÁS Dezső, *Horváth Balázs nem fogad el bocsánatkérést*, Új Magyarország, 1992. 06. 11. 5.

RANGOS Katalin, *Mit érdemel az a bűnös? Közkegyelem*, 168 Óra, 1991. 02. 26. 6.

ROCKENBAUER Zoltán, *Társadalmi ünnepek, tüntetések és sztrájkok az 1990-es esztendőben = Magyarország politikai évkönyve*, 213–219.

RÓNA-TAS Ákos, *Eörsi kontra Horváth*, HVG, 1992. 07. 11. 73.

R. SZÉKELY Julianna, *Gombnyomás*, Magyar Hírlap, 1991. 02. 20. 5.

R. SZÉKELY Julianna, *Ki lövet a végén?* Magyar Hírlap, 1992. 06. 17. 7.

- SÁNDOR György, *Ki mint él...?* Új Magyarország, 1992. 06. 20. 19.
- SCHMIDT Attila, *Informális blokád Eörsi Mátyás körül, Mire mondott nemet Barna Sándor?* Népszava, 1992. 07. 08. 4.
- SCHMIDT Attila, *A politikus kijelentésére ne büntetőbíróság feleljen, Eörsi, a gyanúsított,* Népszava, 1992. 07. 13. 5.
- SCHMIDT Attila, *Nem az exbelügyminiszter szerelte le őket... Láthatott-e szt-tiszteket Horváth Balázs?* Népszava, 1993. 02. 04. 7.
- SCHMIDT Attila, *A szólásszabadság hazai határai, Miért éppen Eörsi és Lengyel került bíróság elé?* Népszava, 1993. 10. 29. 7.
- SCHMIDT Attila, *Csendre ítélt blokádszalagok, A lehallgatási botrány újabb fejleményei,* Népszava, 1994. 02. 01. 1.
- SÍK Endre, *A zavarban lévő keselyű esete a csapással, Avagy miért tudtak a taxisok fellázadni a benzináremelés ellen?* 2000, 1991. január, 9–15.
- SÍK Endre, *Robin Hood, a keselyű, Két év után a taxisblokádról,* Szociológiai Szemle, 1993. január–március, 141–148.
- STÉPÁN Balázs, *Túrészüszöb,* Magyar Hírlap, 1991. 02. 27. 7.
- STOFFÁN György, *Tűzparancs, vagy amit akartok,* Esti Kurír, 1992. 06. 10. 1.
- SZABÓ Iréne, *Hajszál híján felhasználták a hadsereget, Mi történt a kormányülésen a taxisblokád idején?* Népszava, 1991. 02. 20. 1., 4.
- SZABÓ Iréne, *Följelentette Antall Eörsit, A képviselő tegnap négy levelet írt,* Népszava, 1992. 06. 11. 1., 4.
- SZABÓ Iréne, *Voltak, vannak és lesznek tanúk az Eörsi-perben, A lövés is szóba került – állítja a szociológus,* Népszava, 1992. 07. 10. 1., 7.
- SZABÓ Iréne, *Horváth Balázs: Én szereltem le őket, Honnan ismerte föl az exbelügyminiszter a „taxisblokád” szervező” szt-tiszteket?* Népszava, 1993. 02. 03. 5.
- Szabó Máté, *A taxisblokád és utóélete, Kihívás a társadalomtudományok számára,* Szociológiai Szemle, 1993. január–március, 121–140.
- SZALAY Antal, *Fenyegetés,* Népszava, 1991. 02. 20. 3.
- SZALAY Antal, *Lépések és válaszok,* Népszava, 1991. 02. 23. 3.

- SZALAY Antal, *Sortűz az erkölcsre,* Népszava, 1992. 06. 13. 5.
- Sz. K., *Elsülhet a magnó! Új eljárás lesz Eörsi Mátyás ügyében,* Esti Hírlap, 1993. 09. 29. 2.
- SZÁLE László, *A kockázat el van vetve,* Magyar Hírlap, 1991. 10. 26. 7.
- SZÁNTÓ Péter, *Ki, kibe, hol mekkorát? Tömegbelövetési szaktanácsadó,* Kurír, 1992. 06. 20. 15.
- SZEKFÜ András, *Engedetlenségi mozgalmak és ideológiájuk. Vitahozzászólás = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 123–126.
- SZÓCS Zoltán, *A Titanic-effektus és a pesti taxisok,* Hunnia 1991, 41–43.
- SZUHAY Balázs, *Lövöldözés,* Új Magyarország, 1992. 06. 13. 19.
- SZÜK László, (Tv) *Hőmérő: abszolút nulla fokon,* Új Magyarország, 1992. 06. 26. 15.
- Talált tárgy,* Beszélő, 1994. 01. 20. 10–11.
- „Tisztító” parancs a blokád hajnalán, Göncz Árpád javaslatára fordították vissza a katonákat,* Népszava, 1994. 01. 27. 1–2.
- TLF, *A taxisblokádnál kezdődött...* Új Magyarország, 1992. 06. 18. 7.
- TOMPA Imre, *Félelem a taxisblokád idején,* Kurír, 1992. 06. 23. 6.
- VAJDA Péter, *Indulatok és realitások,* Népszabadság, 1991. 02. 20. 3.
- VARGA Csaba, *A jog funkciói körüli szerepzavarról,* Magyar Nemzet, 1991. 01. 19. 14.
- VARGA Csaba, *Polgári engedetlenség, Jogfilozófiai megfontolások s amerikai tanulságok a jog peremvidékéről = A polgári engedetlenség helye az alkotmányos demokráciákban...* 158–163.
- VARGA Zsolt, *Köztársaságunk első politikai foglya lesz? Tanúkból bővelkedünk, vélekedik Eörsi,* Mai Nap, 1992. 06. 14. 7.
- V. BÁLINT Éva, *Az elvek és a fogalmak tisztaságáról, Beszélgetés Papp Zsoltal,* Magyar Hírlap, 1991. 01. 05. 9.
- V. Z., *Lövetni (akart) vagy nem lövetni?* Esti Hírlap, 1992. 06. 09. 2.

WISINGER István, *Beszélgetés Göncz Árpáddal, (1991. február 24.) = Beszélgetések az elnökkel*, Szerk. László György, Wisinger István, Budapest, Pesti Szalon Könyvkiadó, 1994. 113–125.

ZIMBER Szilvia, *Bócz Endre: Ez jogi csemege, Nincs politikai intrika az Eörsi-ügyben*, Pesti Hírlap, 1993. 01. 28. 4.

ZIMBER Szilvia, *Jogegyenés, Elmarasztalták Eörsi Mátyást*, Pesti Hírlap, 1993. 01. 30. 1., 3.

1994–1998

ACZÉL Endre, *Semmi rokonszenv a kormánnyal – avagy: miként látta a külföld az eseményeket?* = *Volt egyszer egy blokád, Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok*, Szerk. PEREDI Péter, Budapest, FUVOSZ, 1995, 197–200.

„Akkor szinte az egész társadalom felháborodott...” = *Volt egyszer egy blokád...* 77–81.

„a miniszterelnök úr nincs olyan állapotban...” = *Volt egyszer egy blokád...* 171–175.

ANDORKA Rudolf, *A taxisblokád volt a díszelőadás, A populizmus – lényege, veszélyei, okai*, Magyar Nemzet, 1995. 03. 18. 16.

„...a sulykot elvetették – és elvették” = *Volt egyszer egy blokád...* 126–130.

„...a taxisblokád nem a taxisokról szólt” = *Volt egyszer egy blokád...* 187–197.

„...a villamos-járdaszigetre álltam fel keresztbe” = *Volt egyszer egy blokád...* 13–15.

„...a vitában én ellenéztem ezt az áremelést...” = *Volt egyszer egy blokád...* 121–126.

Az erőszak erőszakot szül, Új Magyarország, 1997. 03. 22. 1.

„az ezredes úr mehet” = *Volt egyszer egy blokád...* 98–101.

„...az én népszerűségemet előrehelyezték, Palotás és Orbán mellé” = *Volt egyszer egy blokád...* 145–151.

BÁNKUTI Gábor, „lélek az ajtón se be, se ki” = *Volt egyszer egy blokád...* 163–169.

„...bármilyen színezetű kormány ellen megtörténhetett volna...” = *Volt egyszer egy blokád...* 64–69.

BIHARI Tamás, *Könyves emlékezés*, Kurir, 1995. 10. 26. 5.

BOROSS Imre, *A csaknem szalonképes taxisblokád, Agrártüntetés és tollforgatók*, Magyar Nemzet, 1997. 04. 05. 14.

„Csak nem képzeli, hogy ezzel a csürhével egyezkedni fogunk?” = *Volt egyszer egy blokád...* 39–44.

CSÁSZÁR, *Az elfelejtett taxisblokád, Terrorizmusról beszél az MSZP*, Új Magyarország, 1997. 01. 25. 1., 4.

D., *Egyszervolt blokád*, Új Magyarország, 1995. 10. 26. 6.

„...drasztikus lépésre drasztikus választ kell adni” = *Volt egyszer egy blokád...* 17–21.

„Egy apró kis marhaság...” = *Volt egyszer egy blokád...* 69–75.

„...elindultunk a belügyminiszterhez, tájékozódni...” = *Volt egyszer egy blokád...* 141–144.

„...engem is megdöbbsentett, hogy milyen könnyű megbénítani az országot” = *Volt egyszer egy blokád...* 53–55.

„...engem kell a Dunába dobátania...” = *Volt egyszer egy blokád...* 82–87.

Forradalom volt?! = Volt egyszer egy blokád... 31–36.

FRANKA Tibor, *Cáfolatok első kézből a „taxisblokádrol”, Horváth Balázs: A katonai akció terve aljas rágalom*, Új Magyarország, 1995. 10. 27. 1., 4.

„...ha kell, az asztalra is lehet csapni...” = *Volt egyszer egy blokád...* 156–159.

„Ha kialakulna egy új taxisblokád, lehet, hogy üdvözölni kéne” = *Volt egyszer egy blokád...* 115–119.

„...hozzájárultam az MDF-kormány megmentéséhez” = *Volt egyszer egy blokád...* 151–156.

„Ijesztő volt, amit láttam” = Volt egyszer egy blokád... 45–48.

Juhász Judit: *Alázat, bizalom, fegyelem, Az újságíró nem ellenség*, Magyar Hírlap, 1997. 01. 25. 4.

KENDE Péter, *Nemzetrontók*, Magyar Hírlap, 1997. 04. 12. 7.

KRISTÓF Attila, *Mi a blokád*, Magyar Nemzet, 1997. 04. 22. 6.

KRISTÓF Attila, *Tüntessek-e*, Magyar Nemzet, 1997. 11. 06. 7.

LENCSES Károly, *Blokád*, Magyar Hírlap, 1997. 03. 19. 7.

„Lezsák Sándor nem is tudott az áremelésről” = Volt egyszer egy blokád... 11–13.

„Ma is visszatetsző a kormány érvelése...” = Volt egyszer egy blokád... 136–141.

„...makrogazdasági maszlagokkal...” = Volt egyszer egy blokád... 111–115.

„Mindenki a maga kis csatáját vívja...” = Volt egyszer egy blokád... 48–49.

„Mindenki azt mondta: főnök, rendben van” = Volt egyszer egy blokád... 27–31.

„...mindinkább közeledtem a taxisblokád eszméjéhez” = Volt egyszer egy blokád... 91–94.

„...minket nem akadályozott a blokád” = Volt egyszer egy blokád... 94–98.

MOLNÁR Pál, *Tévedések tüntetése*, Magyar Nemzet, 1997. 11. 05. 7.

„Most még ingerültebbek az emberek...” = Volt egyszer egy blokád... 183–186.

„...nem politikai okokból mentem a Margit hídra” = Volt egyszer egy blokád... 16–18.

PÁLFY G. István, *Hazudnak, rendületlenül*, Új Magyarország, 1997. 03. 24. 3.

PEREDI Péter (Szerk.), *Volt egyszer egy blokád, Riportok, visszaemlékezések, dokumentumok*, Budapest, FUVOSZ, 1995.

„...persze voltak, akik szerettek volna hősök lenni...” = Volt egyszer egy blokád... 119–121.

PETERDI Pál, *Gyarmati sors, avagy egy bal kéz története*, Budapest, História Könyvkiadó és Értékesítő, 1996. 247–252.

RÁDAI Eszter, Horváth Balázs történetei, *Ma már elmondhatja*, 168 Óra, 1994. 12. 28. 15–17.

ROZGICS Mária, *A gazdatüntetés nem taxisblokád, Közkegyelem nem adható*, Új Magyarország, 1997. 11. 28. 4.

SERES László, SIMÓ György, WEYER Balázs, „Istencsapásnak tartom az úgynevezett elvi politikusokat”, Orbán Viktor, a Fidesz-MPP elnöke, Magyar Narancs, 1995. 09. 21. 8–10.

S ha netán jöttek volna a T-62-esek? = Volt egyszer egy blokád... 22–27.

„...sok embernek volt tele a hócipője...” = Volt egyszer egy blokád... 49–53.

STEFKA István, *Az adott szó*, Új Magyarország, 1997. 03. 05. 3.

SZABÓ Iréne, *Bevetették volna a honvédséget*, Népszava, 1995. 10. 26. 1., 8.

SZABÓ Iréne, MUCSÁNYI Marianna, *Létezett a „Rakéta” nevű terv*, Népszava, 1995. 10. 28. 1., 3.

SZATMÁRI Jenő István, *(Majdnem) halott újságíró nem hazudhat, [A taxisfordalom: mindenki hazudik, a blokádot meg rádióon irányítják...]*, Debrecen, Saját Kiadás, 1995. 41–47.

SZATMÁRI Jenő István, *J'ai honte...* Új Magyarország, 1997. 11. 08. 15.

„...szállóigével gazdagította a magyar nyelvet...” = Volt egyszer egy blokád... 130–136.

SZÁNTÓ András, *László Balázs a taxisblokád előtti napokról*, Magyar Hírlap, 1997. 01. 25. 4.

„...szó sem volt itt vértelen forradalomról” = Volt egyszer egy blokád... 175–178.

Taxisamnesztiát! Új Magyarország, 1997. 03. 19. 5.

„Természetesen nem lövtem volna...” = Volt egyszer egy blokád... 102–107.

THOMA László, *Szemben az árral*, Reform, 1996. 01. 09. 22.

„...úgy viselkedett, mint egy idegbeteg” = Volt egyszer egy blokád... 55–62.

1998–2002

A vezérkar semmiképp nem akarta bevetni a fegyveres erőket, Göncz Árpád állította le a taxisblokád katonai felszámolását, Magyar Hírlap, 2000. 10. 24. 3.

BOSSÁNYI Katalin, *Elhajtottak és túlélők, Beszélgetés Kacziba Antallal*, Mozgó Világ, 1999. november, 83–101.

DEBRECZENI József, *A miniszterelnök, Antall József és a rendszerváltozás, [A blokád]*, Budapest, Osiris, 1998.

HEGEDŰS Tamás, *Sztrájkfenyegetés és forgatókönyv*, Napi Magyarország, 1999. 01. 27. 7.

KÉRI László, *Hatalmi kísérletek, Kormányok, politika, média 1989 és 2000 között, [Az Antall-kormány válságkezelése, A taxisblokád; Korszakok és kérdések, Új szerepek keresése, zűrzavarok az első választás után]*, Budapest, Helikon, 2000. 41–49., 237–248.

KUNT Ernő, *Merre nyit utat a blokád? A pillanat néprajzához (Részletek)*, Kultúra és Közösség, 2000. október–2001. március, 11–14.

MOLDOVÁNYI Tibor, *Elnök, blokád, szerepzavar*, Heti Válasz, 2001. 10. 05. 79–80.

OSSZIÁN, *Kétezer leütés*, Magyar Nemzet, 2000. 05. 16. 7.

RÁDAI Eszter, *Olyan ez, mint az autóvezetés, Beszélgetés Rabár Ferencsel, az Antall-kormány első pénzügyminiszterével*, Beszélő, 1998. szeptember, 8–22.

SÁGHY Erna, BUIÁK Attila, *Utak és torlaszok*, 168 Óra, 2000. 10. 19. 32–34.

STEFKA István, *Támogatás a politikai üldözötteknek, Boross Péter aggályosnak tartja Göncz Árpád legutóbbi megnyilatkozásait*, Magyar Nemzet, 2000. 11. 04. 5.

2002–2006

BÓDIS András, FAGGYAS Sándor, *Szabad blokádválasztás, Az SZDSZ-nél az ülésponthatározza meg az álláspontot*, Heti Válasz, 2002. 07. 12. 7–9.

DEBRECZENI József, *A helyzet*, Népszabadság, 2002. 07. 08. 10.

HANCZÁR János, *A taxisblokád idején ünnepelt a baloldal, A korabeli híradások, dokumentumok azt bizonyítják, hogy tizenkét éve még nem volt bűn az engedély nélküli útelzárás*, Magyar Nemzet, 2002. 07. 06. 4.

LOVAS István, *Elv vagy buli?* Magyar Nemzet, 2002. 07. 20. 29.

MATÚZ Gábor, *Túl a képviselői demokrácián, Schöpflin György szerint az SZDSZ forradalmat akart 1990-ben*, Magyar Demokrata, 2005. 04. 21. 25–27.

MOLDOVÁNYI Tibor, *Blokádok*, Heti Válasz, 2002. 07. 12. 3.

NAGY N. Péter, *Ria, ria, Hisztéria*, Népszabadság, 2002. 07. 08. 3.

Politikai eseménnyé vált Horváth Balázs temetése, Népszabadság, 2006. 07. 13. 3.

ROMSICS Ignác, *Volt egyszer egy rendszerváltás, [A magánosítás dilemmái és a gazdasági-szociális válság elmélyülése]*, Budapest, Rubicon, 2003. 280–294.

SOMORJAI Miklós, *Taxisblokád a szakirodalom, a sajtó és a közvélemény-kutatások tükrében*, PTE BTK, 2003. http://www.publikon.hu/application/essay/85_1.pdf

STEFKA István, *A titkok tudója, Horváth Balázs: A teljes értékű rendszerváltást nem volt kívül véghezvinni*, Magyar Nemzet, 2006. 06. 23. 4.

SZALAY István, *Akkor és most*, Népszabadság, 2002. 07. 23. 10.

TIHANYI Örs, *Egy demonstráció összefüggései, Sokan cselekedtek helyesen és még többen helytelenül ezen a sajnálatos napon*, Magyar Nemzet, 2002. 07. 10. 6.

2006–2010

5 perces interjú Barna Sándor, volt budapesti rendőrfőkapitány, a Fővárosi Közterület-felügyelet vezetője, Magyar Hírlap, 2006. 09. 28. 3.

BALASSA Lászlóné, Testvéremnek esze ágában sem volt lövetni, Magyar Nemzet, 2006. 11. 29. 6.

BÁBA Iván, Békés átmenet, Adalékok a kialakított rendszerváltoztatáshoz, [A taxisblokádk], Budapest, Demokratikus Átalakulásért Intézet, 2007. 177–190.

CZENE Gábor, Orbán Viktor téved, A Fidesz elnöke tizenhat évvel ezelőtt is hazugsággal vádolta meg a kormányt, Népszabadság, 2006. 09. 27. 6.

DEBRECZENI József, A huszonnegyedik órában, Népszava, 2006. 10. 24. 7.

JÁMBOR Gyula, Taxisblokádk közeleg? A fuvarozók sem viselik már el az üzemanyagárakat, Magyar Nemzet, 2008. 05. 10. 1., 11.

Felháborító hídblokádk, Magyar Hírlap, 2007. 10. 27. 15.

MEGYERI Dávid, Antidemokratikus kormányzati amnézia, Magyar Nemzet, 2007. 02. 07. 5.

RÁDAI Eszter, „Törött lábbal nehéz maratont nyerni”, Beszélgetés Hack Péter jogással, volt országgyűlési képviselővel, Élet és Irodalom, 2006. 09. 29. 3–4.

ZSOLT Péter, Orosz rulett, Magyar Hírlap, 2006. 09. 23. 17.

2010–2015

ANTALL György, A rendszerváltozás blokádkja, Konzervatórium, 2010. 10. 27. http://konzervatorium.blog.hu/2010/10/27/a_rendszervaltas_blokadja

ÁRVA László, Taxisblokádk 25.: úriemberek és nem úriemberek összecsapása, Magyar Idők, 2015. 11. 02. 10.

BENCSEK András, Ugyanaz a folyó, ugyanaz a láb, A puccs ellen eddig tudtunk védekezni, Magyar Demokrata, 2014. 12. 17. 24–25.

BOGÁR László, Paktum, hazugság, blokádk, Magyar Hírlap, 2010. 10. 29. 11.

CSURKA István, A köztvé történelmet hamisít, Magyar Fórum, 2010. 10. 28. 1.

DOKTOR Kottász, A „teaforradalom” felfalta gyermekeit, Mandiner, 2010. 10. 31. http://mandiner.blog.hu/2010/10/31/a_teaforradalom_felfalta_gyermekeit

GYÉMÁNT Mariann, Egy jókedvű „népfelkelés”, Népszava, 2010. 10. 27.

ILKEI Csaba, Vesztegzár a Fehér Házban, Az MDF-frakció két napja a taxisblokádk idején – a rendszerváltás titkai eredeti fényképekkel = Uő, Az elmaradt állambiztonsági rendszerváltás, Szerzői kiadás, 2013. 137–160.

JOÓ István, Hús esztendeje indult taxisblokádk, Magyar Nemzet, 2010. 10. 25. 3.

KATONA András, SALAMON Konrád (Szerk.), Tüntetések könyve, Negyedszázad 56 tüntetése Magyarországon (1988–2013), [A demokrácia első nagy próbatétele – A taxisblokádk (1990. október 26–28.)], Lakitelek, Antológia, 2014. 85–88.

KIM, Dae Soon, Göncz Árpád, Politikai életrajz, [Liberális és demokrata értékek kontra párhűség, A taxisblokádk], Budapest, Scolar, 2012. 132–138.

KOVÁCS András, „Gyerkeket, ezt valahogy abba kéne hagyni, mert nagy botrány lesz belőle”, Magyar Nemzet Online, 2010. 10. 25. http://mno.hu/belfold/gyerkeket_ert_valahogy_abba_kene_hagyni_mert_nagy_botrany_lesz_belole-194199

KULIN Ferenc, Morális próbatétel, A magyar társadalom többségének politikai ösztönei már immunisak voltak minden radikális ideológiával szemben, Magyar Idők Lugas, 2015. 10. 24. 1–3.

LENCSES Csaba, „Szablyás emberek ugráltak a mentő tetején”, 20 éve volt a taxisblokádk, Origo, 2010. 10. 25. <http://www.origo.hu/auto/20101024-szabjas-emberek-ugraltak-a-mento-tetejen-20-eves-a.html>

MEGYERI Dávid, Máig ható taxisblokádk, Magyar Nemzet, 2010. 10. 15. 5.

NAGY Ida, A taxisblokádk trükkje, Egy újabb dicstelen fejezete nyílt meg a rendszerváltás történetének, Magyar Demokrata, 2014. 12. 17. 18–23.

PETHŐ Tibor, Ki ült a taxiban? Göncz Árpád: „Nem lehet mit tenni. Forradalom van”, Magyar Nemzet, 2010. 10. 30. 26.

SESZTÁK Ágnes, *Második taxisblokádnak? A médiatörvény elleni kampány összehangolt kísérlet a kormánybuktatásra*, Magyar Nemzet, 2011. 01. 11.

SINKOVICS Ferenc, *Államcsínyhez volt hasonlatos a taxisblokádnak*, Magyar Hírlap, 2010. 10. 15. 1–2.

SINKOVICS Ferenc, *Taxisok és a balos államcsínykísérlet*, Magyar Hírlap, 2010. 10. 26. 5.

SPANGEL Péter, *Körömszakadtáig, [A rendszerváltás után], Beszélgetés Dénes Jánossal*, Budapest, Kairosz, 2014.

SZENTESI ZÖLDI László, *Taxisblokádnak*, Magyar Hírlap, 2010. 10. 26. 3.

SZENTESI ZÖLDI László, *Taxisok és hiénák*, Magyar Demokrata, 2014. 12. 17. 20–23.

SZILVAY Gergely, *Taxisökölnak, vasökölnak, A blokádnak a szabadság és a rend arcúlcsapása volt*, Konzervatórium, 2010. 10. 28. http://konzervatorium.blog.hu/2010/10/28/taxisblokad_a_szabadsag_es_a_rend_arculcsapasa

TOMPOS Ádám, *Véres kataklizmák helyett*, Magyar Nemzet Online, 2010. 10. 25. http://mno.hu/belfold/veres_kataklizmak_helyett-194158

UGRÓ Miklós, *Taxisblokádnak: amivel elveszett a két nagy párt közötti bizalom*, Magyar Nemzet, 2015. 10. 24. 6.

UGRÓ Miklós, *Kár volt a benzinért. A taxisblokádnak a Szabad Demokraták Szövetsége szervezte kormánybuktatási céllal*, Magyar Nemzet, 2015. 10. 26. 6.

VERESS Jenő, *Teaforradalom*, Népszava, 2010. 10. 22.

(Készítette: Nagymihály Zoltán)

RE TÖRK
RENDSZERVÁLTÁS TÖRTÉNETI
KUTATÓ INTÉZET ÉS ARCHIVUM